The
St. Lawrence
Seaway
Management
Corporation
Annual Report 2000-2001

101-05754/

TABLE OF CONTENTS

2 The Seaway: A Short Update

4 President's Message

7 Strategic Planning: The Broader Vision

10 Operational Report

20 Governance

23 Financial Summary and Results

THE SEAWAY: A SHORT UPDATE

The St. Lawrence Seaway Management Corporation has been responsible for operating and maintaining the Canadian portion of the St. Lawrence Seaway since October 1, 1998. Established as a not-for-profit corporation by Seaway users and other interested parties, we derive our mandate from an agreement with the federal government, which is in force until March 31, 2018. In addition to the Seaway itself, we manage the Saint-Louis de Gonzague Bridge, the Valleyfield Bridge, the Townline Tunnel, and all Seaway-related leases and licenses on behalf of Transport Canada.

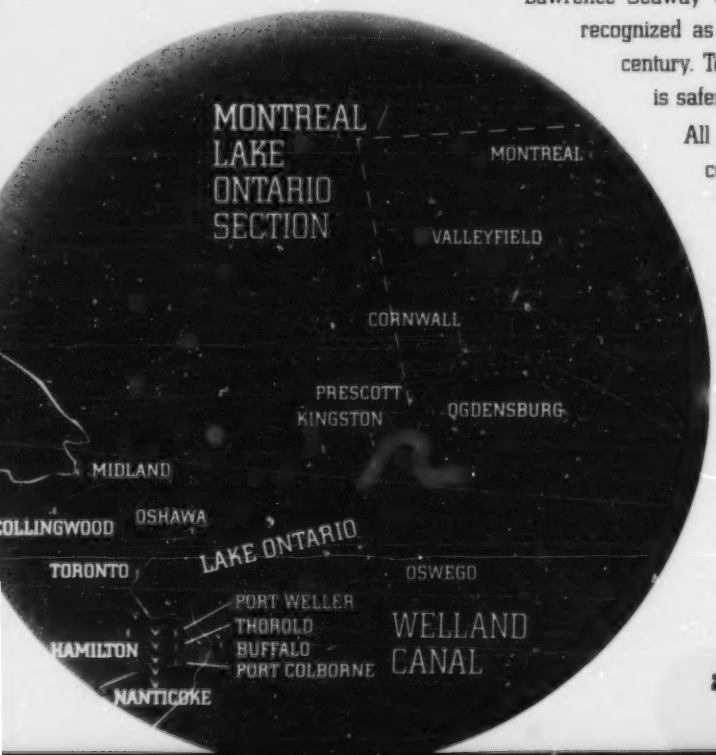
reliable waterway system in a cost-effective, efficient and environmentally friendly manner

Convenient, Environmentally Friendly, Energy-efficient and Safe The Great Lakes/St. Lawrence Seaway System is the longest inland waterway in the world. Its 3,700-kilometre length forms a vital transportation route from the Atlantic Ocean to Lake Superior. A huge economic asset to the industrial centers of Canada and the United States for 42 years, this shortest route to the heart of North America for shippers from Europe continues to support more than 17,000 jobs in Canada and some 50,000 in the United States.

About 50 million tonnes of cargo pass safely through the Seaway each year. And every 10,000 tonnes of general cargo handled by a Great Lakes port brings more than half a million dollars in economic benefits to the local community.

The Seaway is well integrated into North America's transportation infrastructure. More than 40 provincial and interstate highways and nearly 30 rail lines link Great Lakes ports with the rest of the continent. Seaway cargo shipping is the most environmentally friendly of all modes of transportation, with far lower emissions than rail or truck traffic, less noise, and no congestion. Marine traffic is also more energy-efficient than rail, highway or air transportation, and it is cost-competitive. And the Seaway's safety record is something to be proud of.

Technology Reinvents the Seaway When it opened in 1959, the St. Lawrence Seaway was already an engineering marvel, and it has been recognized as one of the top ten public works projects of the 20th century. Today, with 21st century technology, Seaway navigation is safer, more convenient and more efficient than ever.



All 15 locks between Montreal and Lake Erie are now computer-operated. A modern, high-tech traffic control system manages ship transits throughout the Seaway channels, allowing SLSMC to pinpoint the location of every vessel. An automatic vessel identification system (AIS), scheduled to be operational in the Seaway in the fall of 2001, will link traffic information to a "virtual Seaway" on computer displays both at the control centers and aboard ship. AIS will become mandatory for all commercial vessels on the Seaway in mid-2002. This year, we launched the first release of a new binational Web site, the single most comprehensive

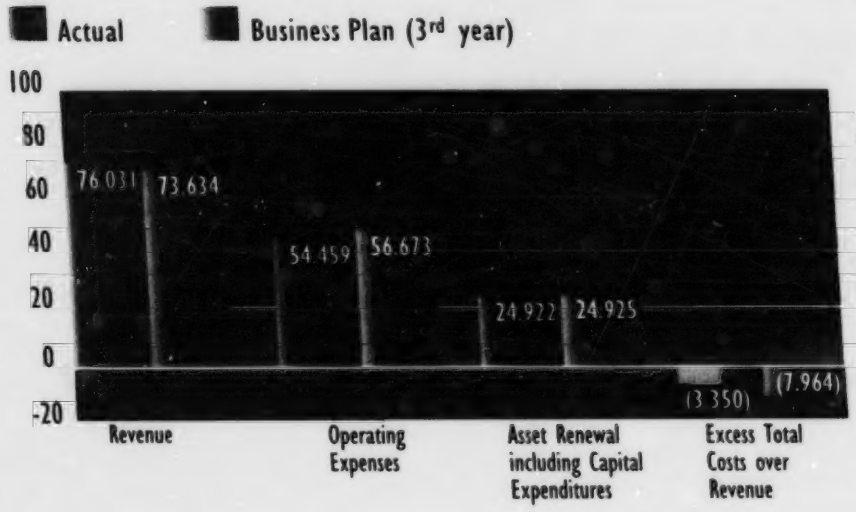
Chantal Gagné, Traffic Controller, Zone 2, St. Lambert

source of up-to-the-minute navigation, environmental and regulatory information from more than 50 government agencies, as well as all the ports and marine organizations associated with the Seaway and Great Lakes. By the fall of 2001, the Web site will be fully interactive. It will permit cargo matching, cost calculation, bill payments and other e-business functions, transforming completely how the Seaway does business with its customers.

Water transportation is as old as commerce. The St. Lawrence Seaway demonstrates it is also as modern as the latest technology can make it. We continue to innovate every year, seeking new and better ways to make this great waterway safer, more efficient, and more cost-effective for those who rely on its services.

2000/2001 Financial Highlights The Corporation met business plan targets for the third year in a row, and increased its notional reserve account to $8.475 million. As a result, we were able to reduce the 2% toll increase for the 2001 season, mandatory under our operating agreement, to 0.5%. A total of $24.9 million was spent on repairs and maintenance under the asset renewal program. The Corporation ended the year with a $1.8 million excess of expenses over revenue.

Comparison of Actuals to Business Plan
(million dollars)



Expense categories in the Business Plan differ from the categories used in the Financial Statements. We have presented the financial results in this graph for purposes of comparison with the Business Plan.

PRESIDENT'S MESSAGE

This report marks the conclusion of The St. Lawrence Seaway Management Corporation's third year of operation and, for the third consecutive year, we can rightfully claim 'mission accomplished' in relation to our business plan. We have once more met or exceeded our targets on all counts. Our primary measure of success, the corporate reserve, now stands at $8.475 million, an increase of $3.202 million over last year. This demonstrates sufficient financial stability to sustain the reduction in tolls permitted by our agreement with the federal government in the fourth and fifth years of our business plan. Accordingly, I am pleased to announce a 1.5% toll rebate for the 2001 navigation season, which I am sure is welcome news for Seaway users.

Despite unusually low water levels at the start of the 2000 season and a softening economy in the latter part of the year, the Seaway experienced average traffic flow. The total cargo amounted to 46.57 million tonnes, 2.6% below 1999 results, but 1.7% better than projected in the Business Plan. At 275 days, from March 27 to December 26, the 2000 navigation season was one of the longest in Seaway history, contributing to a small rise in toll revenues. In the same fiscal year, the March 23, 2001, opening was the earliest on record, reflecting our commitment to better service our clients.

Our revenue in the 2000/2001 fiscal year from tolls and other sources amounted to just over $76 million, well above the business plan target. Operating expenses were 3.8% below business plan targets. Although our business plan foresaw a $6.9 million operating deficit at the end of this fiscal year, the Corporation by managing its affairs tightly and despite the substantial drop in revenues reduced the shortfall to only $1.8 million.

An important factor in reaching this level of performance, year after year, is our sustained focus on strategic objectives and the careful, integrated and advanced planning that has guided our every move. Change at The St. Lawrence Seaway Management Corporation continues to move forward on many fronts at once, and we are patiently putting in place the elements that we foresee as essential in the years to come.

I have said from the beginning that the Seaway needs to re-invent itself if we are to continue to achieve successes. To a large extent it has now put in place the elements to do so, and the results so far prove we are moving in the right direction. With the help of organizational studies, process analysis and benchmarking, The St. Lawrence Seaway Management Corporation has made a variety of changes to its internal management and operations in the past three years. We have firmly established a process-centered and performance-based organizational culture. We have implemented and will continue to introduce new technologies to meet the challenges of ever-increasing competition. And we have formed solid partnerships with other government and private sector organizations concerned with marine transportation in the Great Lakes/St. Lawrence basin. These partnerships have already begun to accelerate the progress of change and to broaden its impact. We expect they will have an increasingly positive effect on the future of the Seaway and the region as a whole.

Before looking at the broader perspective in more detail, I would like to summarize the key internal changes we have brought about at The St. Lawrence Seaway Management Corporation in the past year. The reorganization plan announced last year has now been implemented, and we have restructured the Corporation around our regional core business processes: ship transit and maintaining our infrastructure. Engineering Services have been integrated with the Regions, while Finance and Administration, Human Resources, and Information Technology and Telecommunications, as support functions, are centralized at Head Office. Our Regional Vice-Presidents, as Corporate Process Leaders, now have more freedom to manage the key business processes, and more control over their engineering, maintenance and operations components. Greater alignment of business processes across Regions, through the Process Leaders, streamlines and standardizes customer service while reducing costs.

Our new performance management and evaluation system has now been implemented at all levels of the Corporation, and we continued to review and refine it as we proceeded through the annual cycle. The process is working to encourage commitment and alignment to our strategic goals through performance objectives for each employee, training, annual appraisals, and effective teamwork, and has brought new emphasis on results throughout the organization.

We have made a firm commitment to technology as the Seaway's route to greater competitiveness. In partnership with the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, we retained the services of IBM last year to develop an interactive commercial Web site. In February 2001, we launched the first release of this new bi-national Web site, which will give us full e-business capacity by fall of 2001. We also started testing this year the new automatic vessel identification system (AIS). Based on a broadcast transponder system that uses Global Positioning System technology, it shows the exact location of vessels, their heading and speed on a "virtual Seaway" – a computer display screen aboard the vessels and at our traffic control centers. The computer display also shows all the environmental, navigation and safety information required for efficient and safe passage through the Seaway. AIS will become mandatory on all commercial vessels in the Seaway during the 2002 navigation season.

We have continued to streamline our operations as much as possible, and are experimenting now with two-man lock crews. Staff reductions have exceeded the business plan target of 671 full-time equivalents by 2001: we now operate with a staff complement of 637. However, the strategy of cost-cutting measures is approaching the end of its usefulness and the Corporation is now bringing increased focus to technological innovation, external partnerships and revenue generation. To ensure improved capability to support these endeavors, last year we created the new

positions of Vice-President, Strategic and Business Development and Vice-President, Information Technology and Telecommunications. These functions are now staffed, and both are assuming ever-increasing importance in meeting the Corporation's strategic goals.

Two years ago, we laid the foundations for our new direction when we began to work with the Waterway Strategic Issues Forum, a group of Seaway-Great Lakes stakeholders who joined forces to develop system-wide strategic objectives for the entire waterway. It did not take long for the entire marine industry to embrace wholeheartedly the idea of collaboration to strengthen the efforts of individual groups to achieve their goals. We have since been working with many other maritime interests – among them five associations that represent the collective interests of more than 500 stakeholders with a shared goal of promoting the health and enhancing the competitiveness of the marine industry in central North America. We are also involved in the Great Lakes Management Forum, sponsored by the U.S. Coast Guard. For the first time, all partners in the marine community are working together, looking at the broader picture beyond their own narrow interests.

As a result of these industry-wide discussions, two seminal reports have recently been published: the final recommendations of the **Waterway Strategic Issues Forum**, and **"The Great Lakes/St. Lawrence Waterway: A 20/20 Vision for the Future."** Both show a consensus among maritime interests that we must work more closely than ever, and act in unison in making representations to government, and in business development as well. They provide a common voice to guide government policy and strategic vision to build a competitive, safe and environmentally sound marine transport system for the future. By participating in these joint endeavors, the Corporation is positioning itself for greater advances in efficiencies and new business opportunities in the future. Our involvement has also brought the SLSMC some credibility and recognized leadership status. Further, our launch of a joint Strategic and Business Development Plan with the Saint Lawrence Seaway Development Corporation now opens an avenue for the exploration of concerted measures for revenue generation, as well as facilitating customer service. The two Seaway Corporations have agreed to a three-year plan to participate in the implementation of the Vision 20/20 recommendations and those of the Waterway Strategic Issues Forum (WSIF), and to take joint action in other areas. Our plans range from review and modernizing of the navigation services provided on the waterway, to establishing a joint level-of-service definition, common service standards and a harmonized complaints management system, to joint trade missions.

Our main thrust in the coming year will be on further developing and exploiting the capabilities of our Web site and marketing the Seaway to new customers. At the same time, we are exploring the possibility of extending our advanced traffic control system, combined with AIS, beyond the Seaway to the rest of the St. Lawrence River and the Great Lakes. Consolidation of all traffic control for the waterway would bring seamless service to customers and increase operational efficiency.

Planned, continual change is becoming a way of life at the Seaway, a necessity if we are to maintain and increase our competitiveness. The committed participation of our employees is our prime asset. It is therefore appropriate that, in closing, I extend my sincere thanks for their ability to accept and implement change, and their active and willing contribution to the Corporation's success. I also want to underline the dedication and support of both the members of the Board and my colleagues of the Management Committee. I am thankful for their active participation.

Guy Véronneau

STRATEGIC PLANNING: THE BROADER VISION

The Vision 20/20 recommendations and those of the Waterway Strategic Issues Forum show a strong commonality of views. There is clear consensus in the marine industry about what is necessary to ensure a healthy future for the Great Lakes-St. Lawrence Seaway, and for the regional economies it helps sustain. The St. Lawrence Seaway Management Corporation supports these recommendations, and is already working to actualize them.

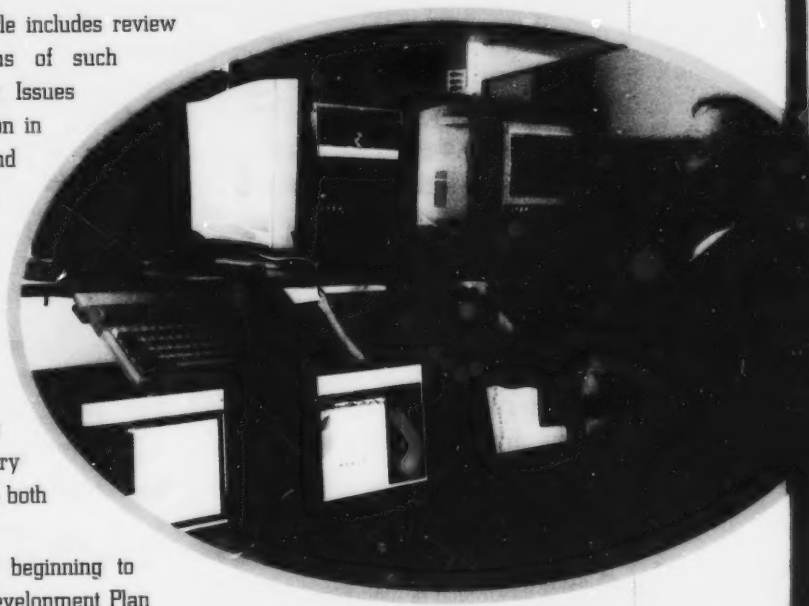
1. Partnership with Government to develop and implement a common strategic plan for the waterway
2. Bi-national partnership for the Great Lakes and the Seaway – a coordinated, efficient and shared approach to operation and governance
3. Partnership with the Western Canadian grain trade for equity in grain transportation, and to promote sales of Canadian grains to markets that can be economically served by the Waterway
4. Partnership for workforce training with federal and provincial governments
5. Recognition of marine environmental and safety benefits in transportation policy and investments in transportation infrastructure
6. Full integration of innovation and technology in waterway management
7. Reducing costs of Canadian Coast Guard services to users
8. Policies and legislation to maintain a strong waterway port network
9. A more flexible, cost-effective, and safe pilotage system as recommended by the Canadian Transportation Agency
10. Develop Government policy for a sustainable marine transportation service
11. Marine transportation infrastructure investment
12. Promotion of the marine industry and the waterway among Canadians

1. Long-term user fee agreement with Coast Guard and incentives for cost reductions
2. Implement AIS technology throughout the entire Great Lakes/Seaway system and establish a comprehensive Web site for the waterway
3. Increase competitiveness of grain transportation through the waterway by improving services and reducing costs in the Port of Thunder Bay
4. Joint SLSMC and SLSDC strategic and business development plan
5. Review and modernize marine navigation services on the waterway to implement best practices and achieve optimum efficiency
6. Joint Canada-U.S. Great Lakes navigation system review to determine feasibility of extending navigation season, deepening channels, expanding infrastructure and implementing bi-national management
7. Streamlining the regulatory environment
8. Marketing and trade development by all stakeholders to increase traffic
9. Public relations – study economic impact of waterway on Canadian and U.S. economies, communicate results and build positive awareness among public and all levels of government

The Corporate Strategic Plan **•Our Mission:** We pass ships through a safe and reliable waterway system in a cost-effective, efficient and environmentally-friendly manner to meet our customers' transportation needs. **•Our Vision:** The SLSMC and its partners...the transportation system of choice. **•Our Values:** • We are strongly results-driven and customer-focused • We stand by integrity and open communication • We seek continuous improvement • We insist on wise spending • We appreciate and reward our committed employees

Integrated Strategic Planning Our corporate emphasis on planning is no accident. Like the rest of the commercial world, the Corporation operates in a complex web of forces and demands. To keep up with our keenly competitive environment, we must think strategically, find new ways to use technology and form partnerships with others who share our goals. For that reason, SLSMC is now involved in two tiers of planning. To complement our own corporate strategic planning process, we have joined with the other major stakeholders in Great Lakes/St. Lawrence transportation to develop strategic objectives and action plans for the entire system.

As a result, our own strategic planning cycle includes review and integration of the recommendations of such organizations as the Waterway Strategic Issues Forum, which has developed plans for action in four key areas: waterway management and cost reduction, long-term competitiveness, securing government support, and increasing grain shipments. It became clear long before the Forum issued its final report that technology is one of the important keys to streamlining and improving service for the marine industry on our waterway. AIS and an improved Web site were among the preliminary recommendations from a number of groups; both these projects are already well underway.



Irene Lee and Wally Osadczuk, E-Business Specialists, in front of the Web server consoles in Cornwall

In addition, we have developed and are beginning to implement a joint Strategic and Business Development Plan with the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, which will go far towards ensuring seamless service for our customers throughout the Seaway, as well as adding more power to our marketing efforts. Both Seaway entities have embraced the 20/20 Vision and the Forum recommendations as their guide and have identified four key results to achieve through the joint plan:

- Improving waterway management as one seamless system
- Increasing trade
- Increasing competitiveness
- Increasing customer satisfaction

Co-ordinating our activities with SLSDC and other organizations will give us new impetus and ensure that we stay on course.

Priority Projects Strategic planning is an annual cycle, with a three-year horizon. The year 2000 represented the second cycle of the process, and focused largely on completing projects started in the first year. There are 49 projects in the present 2001–2003 strategic plan, of which 14 have been defined as priorities.

Project	Status
• Develop negotiation strategy for next 5-year Business Plan	in progress
• Establish conditions for toll reduction in year 4 of Business Plan	achieved
• Negotiations (collective agreement)	in progress
• Develop model for new tariff structure	in progress
• Implement performance management	achieved
• Moving to a process centred organization	achieved
• Implement new job evaluation	achieved
• Implement lock crew reorganization	in progress for 2001
• Establish partnership priorities and plans (WSIF)	achieved
• SAP HR/Payroll implementation	achieved
• TMS (Traffic Management Systems) planning and training	in progress for 2001
• Web site and e-business	in progress for 2001
• Develop succession plan	achieved; ongoing
• Implement new compensation program	in progress for 2001

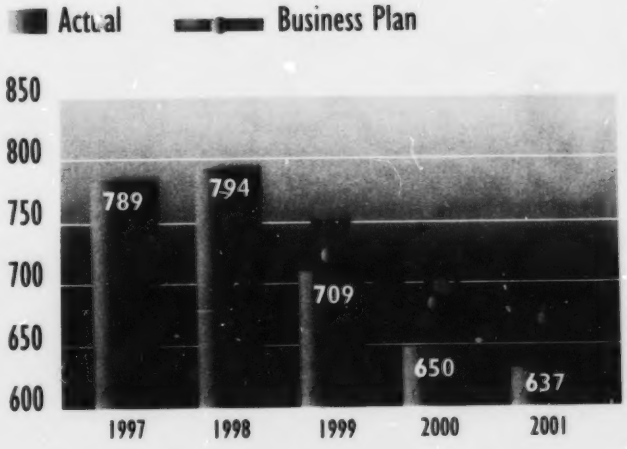
The Corporation pursues five strategic objectives:

- be self-sufficient
- increase customer satisfaction
- increase infrastructure reliability
- increase competitiveness
- increase employee commitment

Analysis of business results shows that the Corporation has essentially met its strategic objectives for 2000.

Success in reducing the number of staff and total costs are the indicators used to assess the results for the self-sufficiency objective. As shown by the Financial Statements, the Corporation has continued to exceed its cost targets for the third year in a row. Staff reductions have surpassed targets.

St. Lawrence Seaway Employees
(Full Time Equivalents)

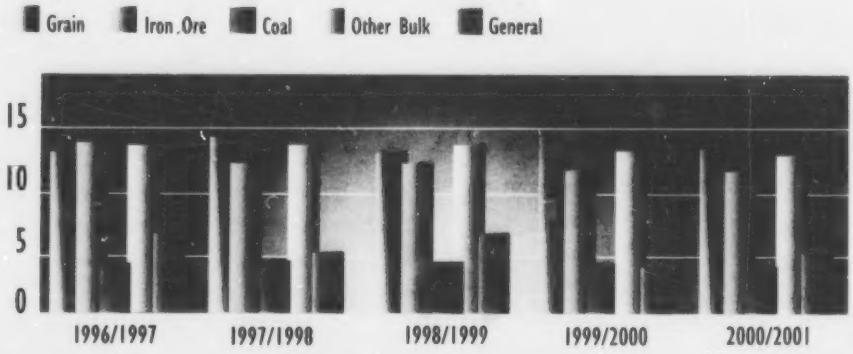


OPERATIONAL REPORT

Ship Transit

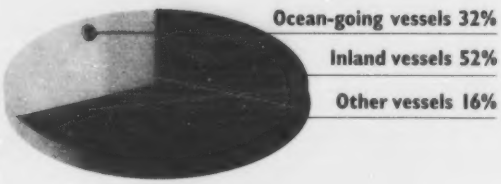
Traffic Results: The Seaway opened to traffic on March 27, 2000, and closed on December 26, for a 275-day navigation season. While low water levels in 2000 affected heavy bulk loaders in the upper Great Lakes, they did not hinder Seaway traffic to any great extent. The Seaway was able to maintain its full draft of 26 feet 3 inches for virtually the entire 2000 navigation season. However, ice began to build early in the channels, making the closing weeks of navigation more challenging and expensive than they have been in the past three years.

Five Year Review of Combined Traffic by Commodity (million tonnes)



Combined Traffic by Commodity 2000

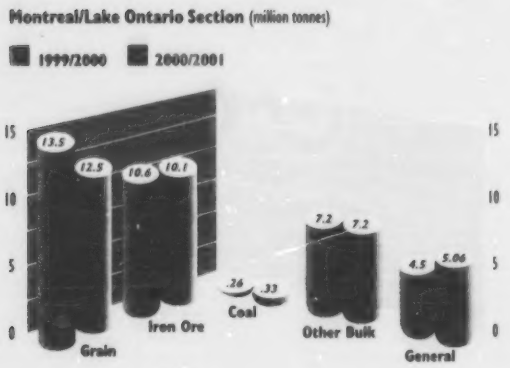
Combined Vessel Transits 2000/2001

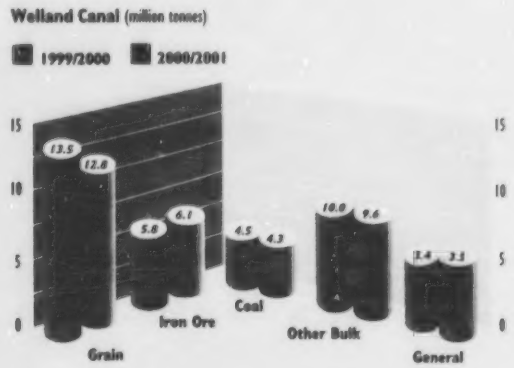


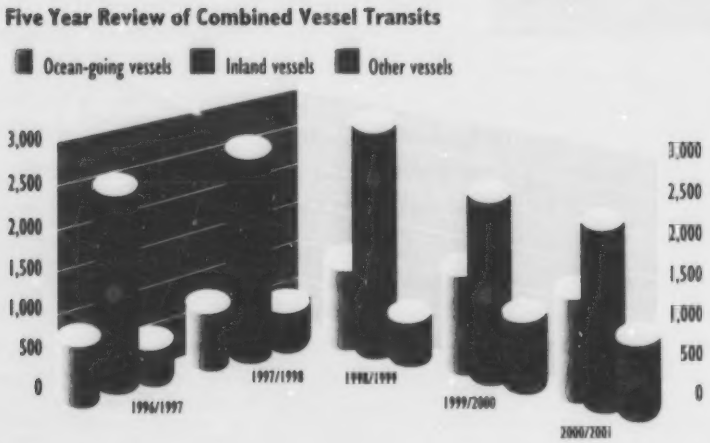
Traffic exceeded 1999 levels for most of the season; however, a downturn in the last three months reduced the total combined tonnage to 46.57 million tonnes, 2.6% below 1999. Stronger steel imports were offset by lower Canadian and U.S. grain exports.

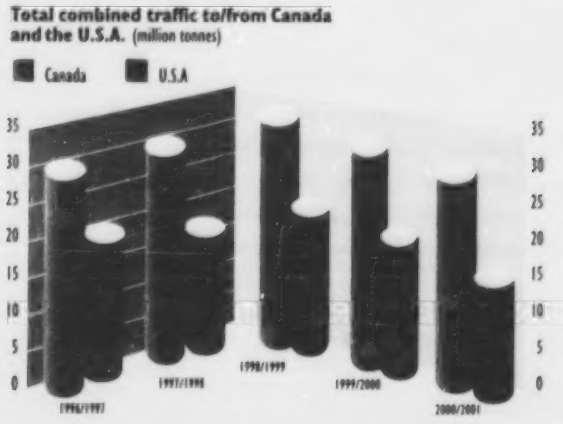
The **Montreal-Lake Ontario (MLO) section** passed 2,978 vessels through its locks. They carried 35.41 million tonnes of cargo, a 2.7% (0.99 million tonnes) decrease from 1999. The **Welland Canal** was used by 3,351 ships to deliver 36.57 million tonnes, a decrease of 2.3% (0.85 million tonnes).

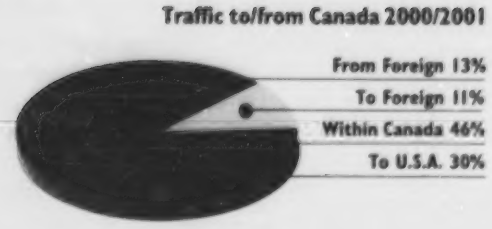
Among the various commodities, only general cargo (mostly steel) registered a slight overall increase (10.7% on the MLO section, 1% on the Welland Canal). However, the strong traffic in the early part of the year dwindled in the last three months, to start a downward trend that is expected to continue in 2001. Grain, iron ore, coal and other bulk cargo all registered slight overall decreases.

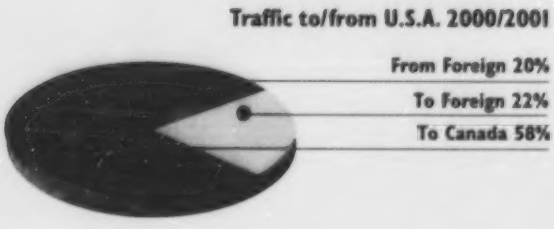












Outlook for 2001 With the economy softer in Canada and the United States, traffic volumes in 2001 are expected to be lower than in 2000, though still within the average of the past 10 years.

Little change is expected in Canadian grain movements during the 2001 season, as there has been no change in the amount of grain available for export and strong rivalry among export routes tends to favor Seaway competitors. Fewer steel imports and sparser general cargo traffic may also cause a slight reduction in U.S. grain movement.

Iron ore traffic in 2001 is expected to decrease below the 2000 level, given currently high steel inventories and the closing of a blast furnace in Hamilton. Coal movements on the Montreal-Lake Ontario Section are expected to remain at previous levels, while on the Welland Canal there may be fewer coal shipments to steel mills and power plants.

The overall trend in other bulk commodities and general cargo will follow the economic trends and fluctuate around the low levels experienced in the last few years. Salt traffic, however, because of the heavy snowfall of the 2000/2001 winter, could increase in both regions. In addition to the steady flow of cargo through the Seaway, we expect the number of cruise vessel transits through the waterway to more than double, with about 14,000 passengers sailing the Great Lakes and St. Lawrence Seaway in 2001.

Asset Renewal

Our Managed Asset Agreement with the federal government calls for a total expenditure of $126M on infrastructure maintenance and capital projects over the five-year period of the business plan. The expenditure target for 2000/01 was $24,925,000. The actual cost came in at $24,922,000, which brought the total expenditures of the first three years to $74 million or 59% of the overall plan.

The Asset Renewal Plan is overseen by the Capital Committee, which is made up of two representatives each from the SLSMC Board of Directors and the Government. The committee approves the asset renewal projects annually, and meets regularly to review and approve changes to the plan as required to ensure the reliability of the system.

During 2000/01, our Engineering and Maintenance services were merged and restructured to fit the process-centered organization model. The new organization structure enables a more streamlined process and better integration of technical and front-line workers, thereby improving efficiency and productivity in infrastructure maintenance.

Winter Works Program The majority of maintenance projects were, as usual, carried out after the end of the navigation season. The 2000/01 winter maintenance program, most of it compressed into an eleven-week schedule, was a particularly demanding one, owing to inclement weather conditions and the early opening of the 2001 navigation season. Despite the challenges, all the contracts, as well as the maintenance work carried out by our own workforces, were completed on schedule and slightly under budget.

Main Projects, Maisonneuve Region:

- Lock wall control system for Iroquois Lock
- Grouting of cracks in St. Lambert Lock
- Gate quoin rehabilitation at Beauharnois Lock
- Channel dredging

Main Projects, Niagara Region:

- Lock 8 lock wall control system
- Gate painting and repairs
- Mechanical rehabilitation of lock gates and valves
- Canal bank stabilization
- Concrete repairs to Flight Locks and Lock 8

The work on Lock 8 of the Welland Canal and the Iroquois Lock completes our lock controls modernization program. All Seaway locks are now computer-controlled. New PLC-based controls for Bridge 4 in the Niagara Region were also installed before the opening of the 2001 season.

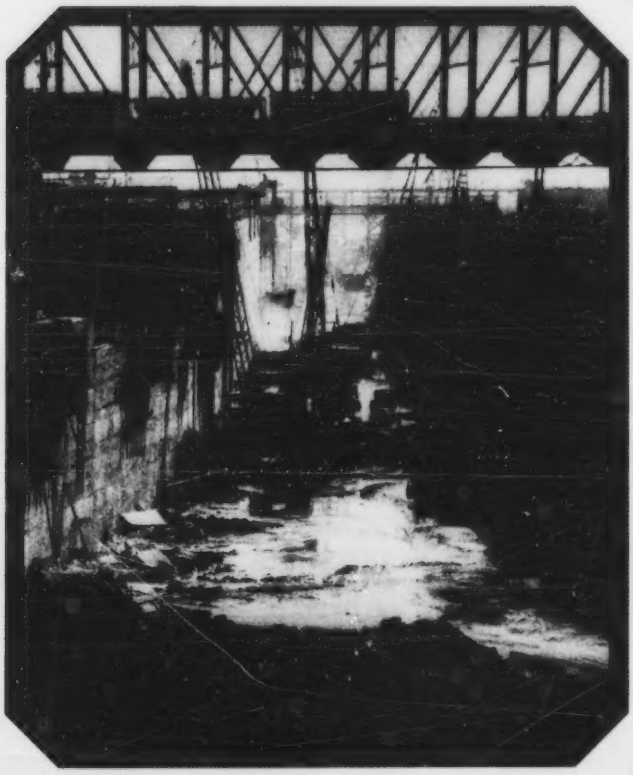
Marjorie McCullough, Service Person, greasing the gate at Lock 1, Welland Canal

The St. Lawrence Seaway–One of the Top Ten Public Works Projects of the Century

The American Public Works Association recently selected the ten most outstanding public works projects of the 20th century. Projects of all sizes by agencies at all levels of government in the United States and Canada were reviewed.

The primary criterion used in selecting the winners was how the project affects the quality of life in the United States or Canada. Other criteria included:

- The improvements and advancement the project provided, how it addressed public needs and met the defined objectives
- How difficult the project was to design, construct, or operate
- The circumstances of the project's era
- The use of innovative or pioneering techniques, materials, management systems, or operating approaches – was the project "first of a kind" or did it advance professional or industry standards
- Protection of the natural and social environment



St. Lambert lock under construction, August 1957

Listed below are the ten winning projects, in no particular order:

- Golden Gate Bridge
- Grand Coulee Dam and Columbia Basin Project
- **St. Lawrence Seaway/Power Project**
- Interstate Highway System
- Hoover Dam
- Hyperion Treatment Plant
- Reversal of the Chicago River
- Tennessee Valley Project
- Panama Canal
- Bay Area Rapid Transit District (BART)

Increased Draft Study Tests began during the 1999 navigation season in the Welland Canal to assess the effect of passage by vessels with a draft deeper than the current 26' 3". The results for a draft of 26' 6" were promising and we retained the services of a contractor to continue the feasibility study in 2000.

We carried out on-the fly squat measurements to confirm ship squat in the Seaway and further testing at 26'6" in the Welland Canal to evaluate the effect of the increased draft on ship meets, lockage times and overall transit times. Work also continued on Phase II of the project, to evaluate the effects of increasing draft beyond 26'6". An impressive volume of high quality field data was gathered using DGPS technology in the fall of 2000.

Our research will make an important contribution to the study of the Great Lakes Navigation System begun last year by the U. S. Army Corps of Engineers, which involves the two Seaway Corporations as well as other stakeholders. This study focuses on lock expansion, dams, harbours, ports, and channels, and will contribute to our own and the Waterway Strategic Issues Forum's research on increasing the Seaway's competitiveness.

Automatic Vessel Identification (AIS) The joint project involving the Trade, SLSDC and SLSMC to implement an AIS system for the Seaway is proceeding. AIS equipment meeting the draft IMO specifications is now

available and a number of units were purchased in March 2000 for initial testing. The VHF frequency for prototype testing has been approved and the U.S. Coast Guard has obtained permanent allocation of the required AIS frequencies for the U.S. Great Lakes area. The same frequencies have been confirmed on the Canadian side. The interface with the TMS has been designed and tested, and the requirements for messages to and from ships have been established with the input of the Trade. We are also working with the U.S. and Canadian Coast Guards to ensure that all vessels throughout the lakes will use the same AIS equipment.

Agreements have been reached with the Canadian Shipowners Association and The Shipping Federation of Canada to share the implementation cost equally with the Seaway Corporations. The shipowners' contribution is $0.006 Cdn per gross registered tonne (GRT) for each segment of Seaway transit, upbound and downbound. All ships were required to pay this levy, even if not equipped with AIS, starting May 1, 2000, until the end of the 2001 navigation season. The maximum annual contribution per ship is Cdn. $5,000.

AIS will be fully tested in the fall of 2001, and will become mandatory for all commercial vessels in mid 2002.

Using Global Positioning System (GPS) technology, any vessel carrying the AIS transponder transmits its exact location both to the Seaway's Traffic Control Centers and to other ships on the waterway. As the vessel passes through the locks and channels, its location is instantly plotted on a "virtual Seaway" both at Traffic Control and aboard ship. The computer screens show exactly where the vessel is, and its estimated time of arrival at the next lock. The Seaway's TMS adds in such information as local wind speed and direction, water depth, ice conditions, the direction of the vessel's next change of course, and safety-related messages as dictated by circumstances, providing the ship's captain with all the data needed to navigate the Seaway safely.

The system is expected to improve safety on the Seaway by transmitting precise environmental information to vessels and by showing them where other vessels are, with their course and speed. It will also reduce transit time and improve fleet management for shipowners. Since vessel arrival times can be accurately known, there will be less waiting for passage through the locks, and pilots and inspectors can be sent out exactly when needed. Other benefits include more efficient traffic management and better speed control, with a faster response time for accidents/incidents, especially important in the case of hazardous cargoes. The system enables 24-hour navigation for all vessels in various weather conditions throughout the entire navigation season. The potential savings for shipowners have been calculated at U.S. $300,000 annually.

Transit Times Standards Adjustments A SLSMC committee worked with representatives of the Trade to review the ownership of delays. As a result, delays caused by a ship to other ships, previously assigned to SLSMC, will now be assigned to the "others" category.

The corporate transit time target for 2000 of 87% of ships passing through the waterway at the standard time plus two hours was successfully met.

Traffic Control **ISO Certification** The Seaway's Marine Services received ISO certification in 1998.We are now completing the groundwork to extend ISO certification to Traffic Control Services. Traffic Control personnel in each region have received introductory ISO training, and the traffic control manuals have been updated and made available electronically. The project is scheduled for completion in 2001/02, as integration of AIS took priority in the past year.

Traffic Management Training The development of traffic control planning and training modules continued in 2000/01. Separate modules for each region have been developed to take into account regional variations, and the modules will be deployed in the next fiscal year.

Lock Operations Following a review of locking procedures, training, and documentation, and based on the completion of the computer controls for lock walls, we developed a new two-person locking procedure. Implementation is delayed so that safety issues raised by our regional health and safety committees can be resolved with the aid of Human Resources Development Canada and Transport Canada Ship Safety.

We have also tested alternative methods for mooring vessels in the Welland Canal; tests will be carried out on the Montreal/Lake Ontario section in the next navigation season before the new procedures are implemented. In addition, our research into new equipment for mooring vessels has led to the design of a prototype quick-release mooring hook, which will be installed and tested during 2001. This equipment has the potential to significantly reduce the physical effort required to handle mooring wires; as well as speeding up ship transits, it has the benefit of reducing the risk of back injuries to lock personnel.

Dave Barry, Service Person, greasing the wheels that open up the locks at Lock 5, Welland Canal

Customer Service **Customer Satisfaction Survey** In May 2000, a joint SLSMC/SLSDC team set out to measure customer satisfaction with the Seaway. The project was included in the strategic plans of both Seaway corporations, and also formed part of our joint Strategic and Business Development Plan. The interviews were conducted in January and February of 2001.

Altogether, we surveyed 19 clients of the Seaway corporations: 12 organizations representing vessel owners/operators and agents that generated 79% of SLSMC's toll revenues in 1999; and one third, by random selection, of the next 23 organizations, which generated 10% of our toll revenues, as well as the Shipping Federation of Canada, representing foreign ocean-going vessels. The survey questions covered the transit experience, navigating the Seaway, communications, inspections, billing administration, and opportunities for improvement.

Of these areas, inspections got the highest satisfaction rating, while navigating the Seaway ranked lowest. In general, the overall customer satisfaction level was 84%.

Customers ranked the Seaway highly on:

- maintaining vessel integrity
- system reliability
- the *Seaway Handbook*
- courtesy and helpfulness during inspections
- accuracy of invoicing, quality of communication with our billing and administration personnel
- how we handle complaints, especially the timeliness of our response

We got lower marks from customers on:

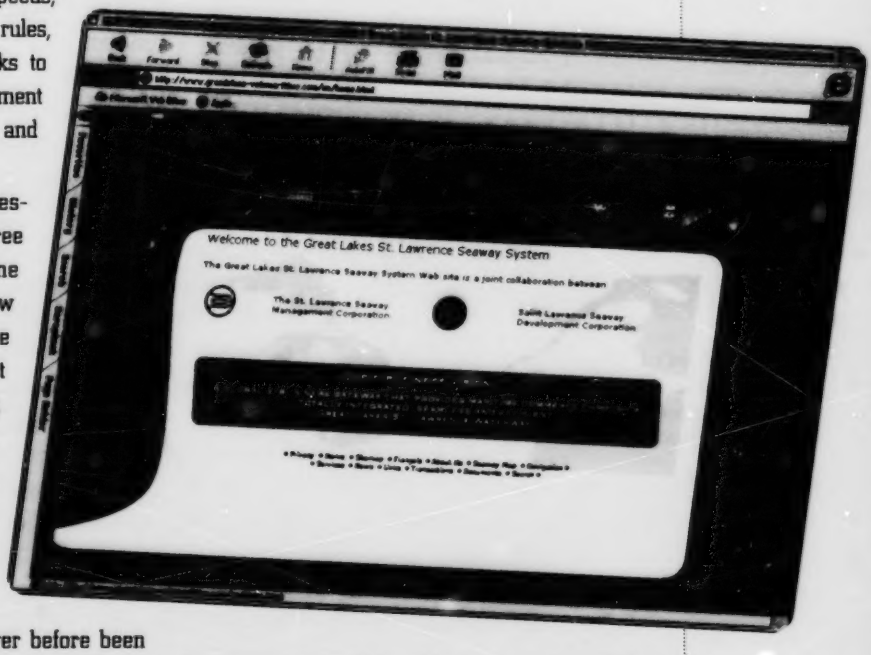
- transit costs
- ice breaking management and damage deposits
- information about implementing AIS
- requesting security deposits

As expected, what is most important to customers about the Seaway is transit time, immediately followed by costs and safety. They want efficiency and cost-effectiveness from us, with no delays, and many suggested they want information on vessel positioning in the Seaway to be available on the Internet, possibly using Web cameras. Once the third release of our Web site is operational and AIS becomes mandatory next year, we will be able to supply this information for all commercial vessels, along with real-time information on potential delays, water levels, cost calculations, pilot availability, and vessel draft, all of which were requested during the survey.

We are currently taking action on what we have learned.

Web Site and E-Business The SLSMC and the U.S. SLSDC are using innovative Web technology to increase the availability of information on the Seaway and Great Lakes and create efficiencies both for us and our customers in vessel transit operations and administration.

In February 2001, the two Seaway Corporations launched their new binational Web site, designed to become the major source for all information related to Great Lakes/Seaway shipping. It provides full environmental data, including water levels and wind speeds, shipping and navigation information, rules, regulations and official forms, and links to every organization, port, and government agency involved with the Great Lakes and Seaway.



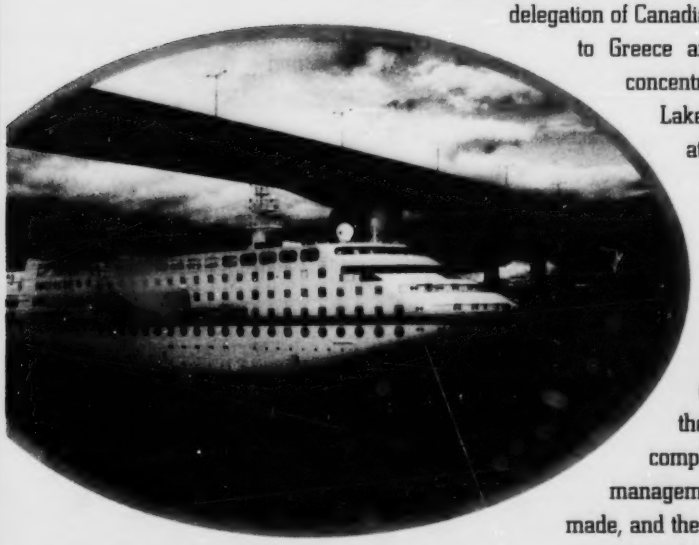
The site, located at www.greatlakes-seaway.com, is being developed in three releases. Release 2, with real-time information and a search engine, is now available. Release 3, a fully interactive site with cargo matching, cost calculator, and full e-business capacity, will be ready in September 2001. Until now, Seaway customers had to go to more than fifty sources, including federal, state, provincial and port authorities, to get all the information now centralized on one site. Some of the information has never before been available in "real-time" form. By September 2001, shipping companies will be able to do almost all their business with the Seaway on-line, from finding cargo to fill empty vessels on their return voyages, to obtaining pre-clearances, paying their bills and scheduling passage through the locks.

Strategic Business Development **Grain Workshop** On October 25 and 26, 2000, under the chairmanship of SLSMC, a small and diverse group of senior representatives from key organizations with a strong interest in the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway for moving grain participated in a workshop in Thunder Bay. The purpose was to improve the competitiveness of the system for Canadian grain. The group focused on volume and cost targets, and action plans for a more competitive corridor.

The workshop participants agreed on two key plans:

- An Operations Committee will examine ways to improve services and reduce costs in the Port of Thunder Bay. Issues will include providing service as required (virtual 24/7 operations) and inter-agency co-ordination. The railways, terminals, labor unions, vessel operators, CGC, Port Warden/Marine Safety, and Agriculture Canada will be involved, with the goal of implementing new processes.
- A Port Model/Rationalization Committee will develop a business model and plan to rationalize the terminal elevators and rail service in the Port, based on developing the least-cost model to achieve 8 million tonnes of grain throughput per year. An independent consultant will determine the optimum number of terminals needed to efficiently service incoming rail shipments and outgoing ship movements, as well as suggesting how the rail service should be provided. A senior executive from each of the railways, terminal, labor, and vessel operators will participate. Stakeholders will share the cost of the study.

Trade Mission to Greece and Turkey SLSDC, with the participation of SLSMC, led a delegation of Canadian and American Great Lakes executives on a trade mission to Greece and Turkey in June 2000. The mission was part of a concentrated effort to increase understanding and use of the Great Lakes system by European shippers. The group staffed a booth at the Posidonia Biannual Shipping Trade Show in Piraeus, Greece, made formal presentations to shipping operators in Athens and Istanbul, and also met with many individual customers to update them on the Seaway's advantages and customer services.



Hapag-Lloyd's C. Columbus, in its fourth consecutive season in the Lakes, travelling under the Garden City Skyway in St. Catharines, Ontario

Management and Human Resources

New Management Structure One of the major corporate strategic planning initiatives, implementation of the new process-centered organizational structure, was completed in 2000/2001. The required adjustments to staff and management responsibilities and reporting relationships have been made, and the new structure is working well. We will now focus attention on continued evaluation and refinements.

Job Evaluation and Compensation Program A nine-member committee representing all groups of Seaway employees has been working with a consultant for some time to develop a job evaluation system for all positions – 220 separate jobs in all. SLSMC employees and supervisors completed a multi-factored questionnaire to provide information about all jobs in the Corporation. The questionnaire included 24 factors, ranging from the specialized knowledge or skills required by a job, to the level of communication, physical effort, dexterity, autonomy, leadership, and the physical environment and stress level involved. The group has reviewed and updated all job descriptions in a new summary format, based on this input.

All active Seaway jobs have now been evaluated and ranked, and management and union executives are reviewing the results.

The development of the second phase of the Corporation's new global compensation plan has been completed. A number of Seaway jobs were matched by an experienced consultant with jobs at selected other companies to compare rates of pay at the Seaway with those at other organizations. New and equitable salary and wage scales have been developed.

Negotiations The proposed new salary and wage scales and the ranking of unionized positions are being reviewed as part of current contract negotiations for the Operational and Maintenance and Supervisory groups.

The collective agreements covering these 500 or so employees expired on December 31, 2000, and the process of renewing them with the Canadian Automobile and Aerospace Workers of Canada locals started in late fall 2000, as required by the Canadian Labour Code. Negotiations are ongoing.

Performance Management All levels of the Corporation are now participating in the performance management process established last year. The process enables each team member to establish personal performance objectives that support organizational goals, and includes identification of training and development needs. Quarterly reviews and an annual performance appraisal, including self-appraisal, are carried out. We are finding that the process improves trust, encourages open and constructive dialogue, and supports continuous improvement based on individual contribution and more effective teamwork.

Succession Planning Succession planning is a dynamic process that has now been fully integrated into corporate operations. Each year, adjustments are made to align the plan more closely with the organization's future needs, and the appropriate mentoring and development programs are put into place. This will become a major challenge for the Corporation as 50% of the workforce should be renewed within the next nine years.

Worker Safety Amendments to the health and safety legislation – Part II of the Canada Labour Code –came into effect October 1, 2000, increasing both employer and employee responsibilities for workplace health and safety.

A corporate Health and Safety Policy Committee has been formed in compliance with the Code. This Committee is responsible for developing health and safety policies for the Corporation and meets quarterly. A new SLSMC Health and Safety Policy was developed to reflect changes in the Code, and employee training has been carried out. Safety inspections are carried out by managers at least twice a year, and by the Regional Vice-Presidents annually.

The Safety Record

1999	12	143.82	$ 23,773.52	51	653.5
2000	8	240.19	$ 39,352.14	38	240.16

GOVERNANCE

The St. Lawrence Seaway Management Corporation is governed by a nine-member Board, which meets as frequently as necessary to set and oversee the direction of the Corporation and review financial results. Their ultimate responsibility is to secure the long-term viability of the SLSMC, and of the Seaway as an integral part of Canada's transportation infrastructure. To this end, the Board ensures that our operations will establish credibility with customers and with the Saint Lawrence Seaway Development Corporation by providing high quality; efficient service to all users without preference, fostering the competitive advantages of the Seaway, and ensuring a safe environment for our employees and customers.

As part of its stewardship of the Corporation, the Board has responsibility for strategic planning, risk management, succession planning, communications policy, and the integrity of the Corporation's internal control and management information systems. It also defines the limits of management's authority and accountability, and rules on any activities or expenditures that vary from or are not foreseen in the business plan or in the Corporation's formal agreements with Government or other parties.

Through the Governance Committee, which also administers the Code of Conduct, the Board ensures that the Corporation's annual objectives reflect its commitments under the business plan, the Letters Patent, and the *Canada Marine Act*, and ensures that no conflicts of interest arise. This Committee also oversees and reports to the Board on the systems that manage the principal risks of the business, including environment, scheduled maintenance and occupational health and safety.

The Human Resources Committee ensures the development of succession plans for all senior management positions, evaluates the performance of senior executives, reviews and fixes senior management salary and compensation policies, and oversees the performance of the Corporation's pension plan.

The Audit Committee, responsible for reviewing financial statements and for audit of the Corporation, also evaluates accounting and financial reporting policies, systems and internal controls.

Board of Directors

left to right
Front row:
Marc Dulude,
Guy Véronneau,
Robert Swenor,
Denise Verreault,
John E.F. Misener

Back row:
Georges Robichon,
Adrian Tew, Alan Holt,
Doug Smith

Members of the Corporation

Board of Directors

Robert J. Swenor [1] [2]
Chairman
Steel and Iron Ore Representative

Allan J. Donaldson [3] [4]
Domestic Carrier Representative
till Nov. 5, 2000

Marc Dulude [2]
Executive Vice-President and Chief Operating Officer
IMTT- Quebec
Quebec Provincial Government Representative

Alan R. Holt [2]* [4]*
Other Members Representative

John E. F. Misener [3]
Ontario Provincial Government Representative

Georges H. Robichon [1]*
Senior Vice-President and General Counsel
Fednav Limited
International Carrier Representative

Doug Smith [3] [4]
Domestic Carrier Representative
since Nov. 30, 2000

Adrian T.C. Tew [2]
Vice-President
Louis Dreyfus Corporation
Grain Representative

Guy C. Véronneau
President & Chief Executive Officer
The St. Lawrence Seaway Management Corporation

Denise Verreault [1] [3]*
President
Groupe Maritime Verreault Inc.
Federal Government Representative

Officers

Guy C. Véronneau
President and Chief Executive Officer

Joseph V. Contala
Vice-President,
Information Technology and Telecommunications

Richard Corfe
Vice-President,
Maisonneuve Region and Corporate Process Leader for Infrastructure Maintenance

Michel Drolet
Vice-President, Niagara Region and Corporate Process Leader for Ship Transit

André Latour
Vice-President, Human Resources

Carol Lemelin
Vice-President, Finance and Administration

Camille G. Trépanier
Vice-President, Strategic and Business Development

Yvette Hoffman
Counsel and Secretary

Industry Members 2000/2001

Grain

ADM Agri-Industries Limited
Windsor, Ontario

Agricore
Winnipeg, Manitoba

Alfred C. Toepfer (Canada) Ltd.
Winnipeg, Manitoba

Bunge Canada Ltd.
Québec, Québec

Cargill Limited
Winnipeg, Manitoba

James Richardson International Limited
Winnipeg, Manitoba

Louis Dreyfus Canada Ltd.
Calgary, Alberta

Range Grain Company Ltd.
Winnipeg, Manitoba

Saskatchewan Wheat Pool
Regina, Saskatchewan

The Canadian Wheat Board
Winnipeg, Manitoba

United Grain Growers
Winnipeg, Manitoba

Steel and Iron Ore

Dofasco Inc.
Hamilton, Ontario

Iron Ore Company of Canada
Montreal, Quebec

Québec Cartier Mines
Montréal, Québec

Stelco Inc.
Hamilton, Ontario

Other Members

AGP Grain, Ltd.
Minneapolis, Minnesota

Essroc Canada Inc.
Mississauga, Ontario

IMC Kalium Canada Ltd.
Regina, Saskatchewan

Keystone Industry Co.
Montréal, Québec

Lafarge Canada Inc.
Hamilton, Ontario

McAsphalt Industries Limited
Scarborough, Ontario

McKeil Marine Limited
Hamilton, Ontario

Omnisource Corporation,
Burlington, Ontario

Ontario Power Generation Inc.
Toronto, Ontario

Petro-Canada
Oakville, Ontario

Redpath Sugars
Toronto, Ontario

Sifto Canada Inc.
Goderich, Ontario

The Canadian Salt Company
Limited
Pointe-Claire, Québec

Domestic Carriers

Algoma Central Corporation
St. Catharines, Ontario

Blue Circle Cement
Toronto, Ontario

Canada Steamship Lines Inc.
Montréal, Québec

Groupe Desgagnés Inc.
Québec, Québec

N.M. Paterson & Sons Ltd.
Thunder Bay, Ontario

P & H Shipping Division
Mississauga, Ontario

Upper Lakes Group Inc.
Toronto, Ontario

International Carriers

Christensen Shipping Corporation
Montreal, Québec

Cleveland Tankers Inc.
Cleveland, Ohio

Colley Motorships Limited
Westmount, Quebec

Compass Marine Services
Montreal, Québec

Fednav Limited
Montreal, Quebec

Gibson Canadian &
Global Agency Inc.
Montreal, Quebec

Gresco Ltée
Montréal, Québec

Inchcape Shipping Services
Montréal, Québec

Inland Lakes Management Inc.
Alpena, Michigan

Montship Inc.
Montreal, Quebec

Navitrans Shipping Industries Inc.
Montreal, Quebec

Robert Reford (a division of
MRRM (Canada) Inc.)
Montréal, Québec

Robin Maritime Inc.
Montréal, Québec

Scandia Shipping Agencies Inc.
Montréal, Québec

Members of:
1 **Governance Committee**
2 **Human Resouces Committee**
3 **Audit Committee**
4 **Capital Committee**
* **Committee Chairman**

Head Office

The St. Lawrence Seaway
Management Corporation
202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7
(613) 932-5170

Maisonneuve Region

P.O. Box 97
St. Lambert, Québec
J4P 3N7
(450) 672-4110

Niagara Region

508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8
(905) 641-1932

E-mail:
<marketing @seaway.ca>

Web site:
www.greatlakes-seaway.com

Financial Summary

Management's Discussion and Analysis

OVERVIEW

This review of the Corporation's financial condition and operating results after its third year of operation should be read in conjunction with the financial statements on the following pages. The results for 2001 cover the period from April 1, 2000, to March 31, 2001; the previous year's results, mentioned for comparison, cover the period from April 1, 1999, to March 31, 2000.

Financial Results

In the 2000/2001 fiscal year, before transaction costs and the contribution from the Capital Fund Trust, expenses exceeded revenue by $4.014 million; in the previous fiscal year, revenue exceeded expenses by $358,000. Overall, this represents a change in operating results of $4.372 million, caused by increases of $4.377 million in expenses and a small improvement of $5,000 in revenues.

The Corporation incurred $114,000 in transaction costs during this fiscal year for the transfer of employee pensions from the Public Service superannuation plan to the Corporation's pension plan; these costs are refunded to the Corporation from the Capital Fund Trust.

The contribution from the Capital Fund Trust of $2.307 million for 2000/2001 compares with $.624 million for 1999/2000. The elements included in the contribution are fully disclosed in the Notes to the Financial Statement (note 13).

The contribution from the Capital Fund Trust is treated as revenue to bring the final results for 2000/2001 to an excess of expenses over revenue of $1.821 million compared to the excess of revenue over expenses of $.630 million for last year.

Change in Accounting Policy

Effective April 1, 2000, the Corporation adopted a new accounting policy to recognize the costs of post-employment benefits, following recommendations made under Canadian Generally Accepted Accounting Principles (GAAP).

Implementation of the new policy increased operating expenses by $.266 million in 2000/2001. The impact of the change for the previous year is shown in note 5 of the Notes to the Financial Statements.

RESULTS OF OPERATIONS

Revenues

Total revenues for 2000/2001 amounted to $76.031 million, compared to $76.026 million for 1999/2000.

Toll revenues reached $73.4 million, a modest improvement of $149,000 over the previous fiscal year. The slight increase is due to the additional number of navigation days experienced in the fiscal year 2000/2001.

Revenues from other navigation activities and licence fees reached $2.2 million in 2000/2001, a 32.8% increase over the $1.7 million for 1999/2000.

The investment income of $0.371 million in 2000/2001 is $53,000 lower than in 1999/2000, because less short-term cash was maintained during the period. The Capital Fund Trust Agreement requires the Corporation to transfer all funds in excess of short-term requirements to the trust for reinvestment.

REVENUES (in thousands)

	Actual 2001	2000	% change
Tolls	**$ 73,383**	$ 73,234	0.2
Wharfage and other navigation revenues	1,208	1,161	4.0
License fees	1015	513	97.9
Investment income	371	424	(12.5)
Gain on disposal of assets	54	694	(92.2)
	$ 76,031	**$ 76,026**	

Expenses

Expenses for the management and operation of the Seaway infrastructure in 2000/2001 amount to $53.455 million, an increase of 4.3% over the operating expenses of $51.230 million for the fiscal year 1999/2000.

Salaries, wages and benefits, which account for 85.8% of the year's expenses, have increased by $1.9 million or 4.3% to reach $45.9 million; in 1999/2000, these expenses, at $44.0 million, also represented 85.8% of operating expenses. The other manageable expenses amount to $7.5 million for 2000/2001, compared to $7.2 million for the previous fiscal year, an increase of $.3 million.

The asset renewal program (the cost of maintenance and major repairs of locks, canal bridges, buildings and other infrastructure assets) totals $23.4 million for the year, compared to $20.9 million for the previous year.

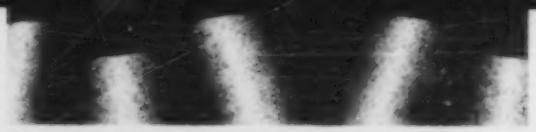
The amortization expense of $3.2 million for the year is consistent with the accounting policy described in note 4d) of the Notes to the Financial Statements; $3.0 million was recorded for the fiscal year 1999/2000.

Liquidity and Capital Resources–Cash Flow

The Corporation's operating cash, before changes in working capital, decreased by $1.38 million during the period, from $2.96 million in 1999/2000 to $1.58 million in 2000/2001. This is attributed mainly to the net reduction for the contribution from the Capital Fund Trust of $1.68 million for net capital asset acquisition and $.24 million for transaction costs.

The cash used in investing amounts to $2.68 million; the main outlays cover the cost of capital acquisition of $1.67 million and a $1.1 million increase in the amount receivable from the Capital Fund Trust to cover the payment of liabilities assigned by Transport Canada on October 1, 1998.

The net cash outflow of $2.1 million for the period leaves $454,000 available on March 31, 2001.



Financial Summary

Management's Discussion and Analysis

Three-Year Review (period ending March 31, amounts in thousands)

	2001	2000	1999 (6 months)
Revenue			
Tolls	**$73,383**	$73,234	$28,675
Other navigation revenue	**1,208**	1,161	395
License fees	**1,015**	513	261
Investment income	**371**	424	552
Gain on sale of capital assets	**54**	694	-
	76,031	76,026	29,883
Expenses			
Operating expenses	**53,455**	51,230	27,921
Asset renewal	**23,398**	20,898	16,964
Amortization of capital assets	**3,192**	3,028	1,262
	80,045	75,156	46,147
Excess of (expenses over revenue) revenue over expenses	(4,014)	870	(16,264)
Departure incentives	-	(512)	(913)
Transaction costs	(114)	(352)	(1,085)
Contribution from Capital Fund Trust	**2,307**	624	19,452
Net excess of (expenses over revenue) revenue over expenses	**$ (1,821)**	**$ 630**	**$ 1,190**

REVENUES (in thousands)

	Actual 2001	2000	% change
Tolls	**$ 73,383**	$ 73,234	**0.2**
Wharfage and other navigation revenues	**1,208**	1,161	**4.0**
License fees	**1015**	513	**97.9**
Investment income	**371**	424	**(12.5)**
Gain on disposal of assets	**54**	694	**(92.2)**
	$ 76,031	**$ 76,026**	

Expenses

Expenses for the management and operation of the Seaway infrastructure in 2000/2001 amount to $53.455 million, an increase of 4.3% over the operating expenses of $51.230 million for the fiscal year 1999/2000.

Salaries, wages and benefits, which account for 85.8% of the year's expenses, have increased by $1.9 million or 4.3% to reach $45.9 million; in 1999/2000, these expenses, at $44.0 million, also represented 85.8% of operating expenses. The other manageable expenses amount to $7.5 million for 2000/2001, compared to $7.2 million for the previous fiscal year, an increase of $.3 million.

The asset renewal program (the cost of maintenance and major repairs of locks, canal bridges, buildings and other infrastructure assets) totals $23.4 million for the year, compared to $20.9 million for the previous year.

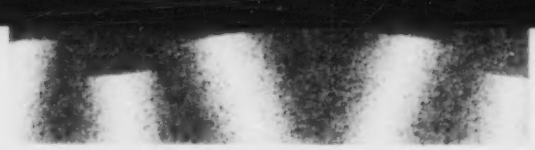
The amortization expense of $3.2 million for the year is consistent with the accounting policy described in note 4d) of the Notes to the Financial Statements; $3.0 million was recorded for the fiscal year 1999/2000.

Liquidity and Capital Resources- Cash Flow

The Corporation's operating cash, before changes in working capital, decreased by $1.38 million during the period, from $2.96 million in 1999/2000 to $1.58 million in 2000/2001. This is attributed mainly to the net reduction for the contribution from the Capital Fund Trust of $1.68 million for net capital asset acquisition and $.24 million for transaction costs.

The cash used in investing amounts to $2.68 million; the main outlays cover the cost of capital acquisition of $1.67 million and a $1.1 million increase in the amount receivable from the Capital Fund Trust to cover the payment of liabilities assigned by Transport Canada on October 1, 1998.

The net cash outflow of $2.1 million for the period leaves $454,000 available on March 31, 2001.



Financial Summary

Management's Discussion and Analysis

Three-Year Review (period ending March 31, amounts in thousands)

	2001	2000	1999 (6 months)
Revenue			
Tolls	**$73,383**	$73,234	$28,675
Other navigation revenue	**1,208**	1,161	395
License fees	**1,015**	513	261
Investment income	**371**	424	552
Gain on sale of capital assets	**54**	694	-
	76,031	76,026	29,883
Expenses			
Operating expenses	**53,455**	51,230	27,921
Asset renewal	**23,398**	20,898	16,964
Amortization of capital assets	**3,192**	3,028	1,262
	80,045	75,156	46,147
Excess of (expenses over revenue) revenue over expenses	**(4,014)**	870	(16,264)
Departure incentives	**-**	(512)	(913)
Transaction costs	**(114)**	(352)	(1,085)
Contribution from Capital Fund Trust	**2,307**	624	19,452
Net excess of (expenses over revenue) revenue over expenses	**$ (1,821)**	**$ 630**	**$ 1,190**

MANAGEMENT'S REPORT

The accompanying financial statements of The St. Lawrence Seaway Management Corporation and all the information in this Annual Report are the responsibility of management and have been approved by the Board of Directors.

The financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some estimates, which are based on management's best judgements. Information contained elsewhere in the Annual Report is consistent, where applicable, with that contained in the financial statements.

To meet management's responsibility and to assure the integrity and reliability of financial reporting, the Corporation maintains a system of internal controls, policies and procedures to provide reasonable assurance that assets are safeguarded, and that transactions and events are properly recorded.

Our external auditors have full and free access to the members of the Audit Committee, who oversee management's responsibility for maintaining adequate control systems and the quality of financial reporting through the Board of Directors.

The independent auditors Deloitte & Touche LLP, whose report follows, have audited the financial statements.

Guy Véronneau
President & CEO

Carol Lemelin
Vice-President, Finance and Administration

Cornwall, Ontario

May 2, 2001

AUDITOR'S REPORT

To the Members of
The St. Lawrence Seaway Management Corporation

We have audited the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Management Corporation as at March 31, 2001 and the statements of revenue and expenses, changes in net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at March 31, 2001 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Canada Corporations Act*, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Deloitte & Touche LLP

Chartered Accountants

May 2, 2001

STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES

YEAR ENDED MARCH 31, 2001 ($000's)

	2001	2000
Revenue		
Tolls	**$ 73,383**	$ 73,234
Other navigation revenue	**1,208**	1,161
License fees	**1,015**	513
Investment revenue	**371**	424
Gain on sale of capital assets	**54**	694
	76,031	**76,026**
Expenses		
Operating	**53,455**	51,230
Asset renewal	**23,398**	20,898
Amortization of capital assets	**3,192**	3,028
	80,045	**75,156**
Excess of (expenses over revenue) revenue over expenses before the undernoted	(4,014)	870
Departure incentive (Note 16)	-	(512)
Excess of (expenses over revenue) revenue over expenses before transaction costs and contribution from Capital Fund Trust	(4,014)	358
Transaction costs (Note 15)	(114)	(352)
Contribution from Capital Fund Trust (Note 13)	**2,307**	624
Excess of (expenses over revenue) revenue over expenses for the year	**$ (1,821)**	**$ 630**

FINANCIAL STATEMENTS APPROVED BY THE BOARD

Robert J. Swenor
Director

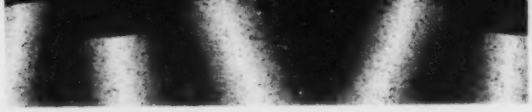
Guy Véronneau
Director

(See accompanying notes to the financial statements.)

BALANCE SHEET

AS AT MARCH 31, 2001 ($000's)

	2001	2000
Current assets		
Cash	$ 454	$ 2,581
Accounts receivable (Note 6)	4,183	4,328
Supplies inventory	2,238	2,132
Prepaid expense	392	331
	7,267	9,372
Due from Capital Fund Trust (Note 7)	39,051	25,966
Capital Assets (Note 8)	13,714	15,269
Due from Employee Termination Benefits Trust Fund (Note 10)	12,502	12,469
Accrued Benefit Asset (Note 9)	2,696	-
	$ 75,230	$ 63,076
Current liabilities		
Accounts payable and accrued liabilities (Note 6)	15,443	14,619
Employee Benefits Payable	1,359	2,040
Due to Employee Termination Benefits Trust Fund (Note 10)	16	179
Deferred revenues	1,071	1,045
	17,889	17,883
Employee Termination Benefits (Note 4(e))	12,502	12,469
Due to Receiver General for Canada (Note 11)	1,046	2,092
Accrued Benefit Liability (Note 9)	14,818	-
	28,366	14,561
	46,255	32,444
Net assets		
Invested in capital assets	13,714	15,269
Secured contribution of Canada (Note 12)	36,000	36,000
Contribution to Capital Fund Trust (Note 1)	(24,000)	(24,000)
Contributed capital (Note 14)	3,261	3,363
	28,975	30,632
	$ 75,230	$ 63,076

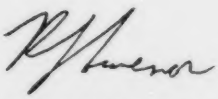


STATEMENT OF REVENUE AND EXPENSES

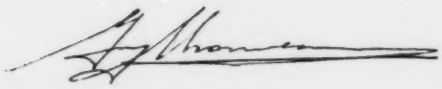
YEAR ENDED MARCH 31, 2001 ($000's)

	2001	2000
Revenue		
Tolls	$ 73,383	$ 73,234
Other navigation revenue	1,208	1,161
License fees	1,015	513
Investment revenue	371	424
Gain on sale of capital assets	54	694
	76,031	76,026
Expenses		
Operating	53,455	51,230
Asset renewal	23,398	20,898
Amortization of capital assets	3,192	3,028
	80,045	75,156
Excess of (expenses over revenue) revenue over expenses before the undernoted	(4,014)	870
Departure incentive (Note 16)	-	(512)
Excess of (expenses over revenue) revenue over expenses before transaction costs and contribution from Capital Fund Trust	(4,014)	358
Transaction costs (Note 15)	(114)	(352)
Contribution from Capital Fund Trust (Note 13)	2,307	624
Excess of (expenses over revenue) revenue over expenses for the year	$ (1,821)	$ 630

FINANCIAL STATEMENTS APPROVED BY THE BOARD

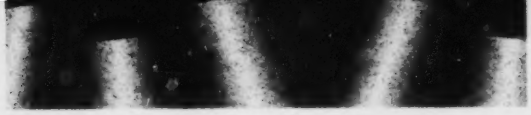


Robert J. Swenor
Director



Guy Véronneau
Director

(See accompanying notes to the financial statements.)



BALANCE SHEET

AS AT MARCH 31, 2001 ($000's)

	2001	2000
Current assets		
Cash	$ 454	$ 2,581
Accounts receivable (Note 6)	4,183	4,328
Supplies inventory	2,238	2,132
Prepaid expense	392	331
	7,267	
Due from Capital Fund Trust (Note 7)	39,051	25,966
Capital Assets (Note 8)	13,714	15,269
Due from Employee Termination Benefits Trust Fund (Note 10)	12,502	12,469
Accrued Benefit Asset (Note 9)	2,696	-
	$ 75,230	
Current liabilities		
Accounts payable and accrued liabilities (Note 6)	15,443	14,619
Employee Benefits Payable	1,359	2,040
Due to Employee Termination Benefits Trust Fund (Note 10)	16	179
Deferred revenues	1,071	1,045
	17,889	
Employee Termination Benefits (Note 4(e))	12,502	12,469
Due to Receiver General for Canada (Note 11)	1,046	2,092
Accrued Benefit Liability (Note 9)	14,818	-
	28,366	
	46,255	
Net assets		
Invested in capital assets	13,714	15,269
Secured contribution of Canada (Note 12)	36,000	36,000
Contribution to Capital Fund Trust (Note 1)	(24,000)	(24,000)
Contributed capital (Note 14)	3,261	3,363
	28,975	
	$ 75,230	

STATEMENT OF CASH FLOWS

YEAR ENDED MARCH 31, 2001 ($000's)

	2001	2000
Net inflow (outflow) of cash related to the following activities:		
Operating		
Excess of (expenses over revenue) revenue over expenses	**$ (1,821)**	**$ 630**
Items not affecting cash		
Amortization of capital assets	**3,192**	3,028
(Gain) on disposal of capital assets	**(54)**	(694)
Employee future benefits variance	**266**	-
	1,583	2,964
Changes in non-cash operating working capital items	**(8)**	(2,039)
Changes in employee termination benefits	**25**	(66)
Decrease in due to Receiver General for Canada	**(1046)**	(1,047)
	554	**(188)**
Investing		
Increase in due from Capital Fund Trust	**(1,065)**	(5,821)
(Increase) decrease in Employee Termination Benefits Trust Fund	**(33)**	73
Acquisitions of capital assets	**(1,677)**	(4,113)
Proceeds from disposal of capital assets	**94**	1,149
	(2,681)	**(8,712)**
Net Cash Outflow	(2,127)	(8,900)
Cash, beginning of year	2,581	11,481
Cash, end of year	**$ 454**	**$ 2,581**

Statement of Changes in Net Assets

YEAR ENDED MARCH 31, 2001 ($000's)

	Invested in Capital Assets	Secured Contribution of Canada	Contribution to Capital Fund Trust	Contributed Capital	Operating Deficit	Total 2001	Total 2000
Balance, beginning of year	$ 15,269	$ 36,000	$ (24,000)	$ 3,363	$ -	$ 30,632	$ 30,002
Retroactive employee future benefits adjustment (Note 5)	-	-	-	164	-	164	-
Restated balance, beginning of year	15,269	36,000	(24,000)	3,527	-	[illegible]	[illegible]
Excess of (expenses over revenue) revenue over expenses	-	-	-	-	(1,821)	(1,821)	630
Net investment in capital assets	1,637	-	-	-	(1,637)	-	-
Employee future benefits variance	-	-	-	(266)	266	-	-
Amortization of capital assets	(3,192)	-	-	-	3,192	-	-
Balance, end of year	$ 13,714	$ 36,000	$ (24,000)	$ 3,261	$ -	$ [illegible]	$ [illegible]

Notes to the Financial Statements

YEAR ENDED MARCH 31, 2001

1. Incorporation

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (the Corporation) was constituted as a not-for-profit corporation under Part II of the *Canada Corporations Act*, on July 9th 1998. Pursuant to an agreement with her Majesty, certain assets of The St. Lawrence Seaway Authority (SLSA), a Crown Corporation, were transferred effective October 1, 1998, to the Corporation. These assets relate to the operation of The St. Lawrence Seaway comprising a deep waterway between Montreal and Lake Erie (the Seaway). As a result of a further agreement with the Minister of Transport, the Corporation assumed responsibility for the management, operation and maintenance of the Seaway for a period of ten years (renewable for a further ten years).

The transferred assets included all of the movable capital assets, intangibles and working capital of SLSA. Ownership of the real property, locks, bridges, buildings and other fixtures was transferred to the Government of Canada on wind-up of SLSA.

On wind-up of SLSA, a trust was created to fund the accumulated entitlement of the Seaway employees who were to be transferred to the Corporation, in respect of their vested termination benefits, known as The Employee Termination Benefits Trust.

Furthermore, on wind-up of SLSA, the surplus funds of the Corporation were transferred to a second trust created for the purpose of funding future deficits arising from the operation and maintenance of the Seaway. This trust, the Capital Fund Trust, was created on October 1, 1998 with a capital of $29,401. The current assets and current liabilities of SLSA

Statement of Cash Flows

YEAR ENDED MARCH 31, 2001 ($000's)

	2001	2000
Net inflow (outflow) of cash related to the following activities:		
Operating		
Excess of (expenses over revenue) revenue over expenses	**$ (1,821)**	$ 630
Items not affecting cash		
Amortization of capital assets	**3,192**	3,028
(Gain) on disposal of capital assets	**(54)**	(694)
Employee future benefits variance	**266**	-
	1,583	2,964
Changes in non-cash operating working capital items	**(8)**	(2,039)
Changes in employee termination benefits	**25**	(66)
Decrease in due to Receiver General for Canada	**(1046)**	(1,047)
	554	**(188)**
Investing		
Increase in due from Capital Fund Trust	**(1,065)**	(5,821)
(Increase) decrease in Employee Termination Benefits Trust Fund	**(33)**	73
Acquisitions of capital assets	**(1,677)**	(4,113)
Proceeds from disposal of capital assets	**94**	1,149
	(2,681)	(8,712)
Net Cash Outflow	**(2,127)**	(8,900)
Cash, beginning of year	**2,581**	11,481
Cash, end of year	**$ 454**	$ 2,581

Statement of Changes in Net Assets

YEAR ENDED MARCH 31, 2001 ($000's)

	Invested in Capital Assets	Secured Contribution of Canada	Contribution to Capital Fund Trust	Contributed Capital	Operating Deficit	Total 2001	Total 2000
Balance, beginning of year	**$ 15,269**	**$ 36,000**	**$ (24,000)**	**$ 3,363**	**$ -**	**$ 30,632**	$ 30,002
Retroactive employee future benefits adjustment (Note 5)	-	-	-	164	-	164	-
Restated balance, beginning of year	**15,269**	**36,000**	**(24,000)**	**3,527**	**-**	**30,796**	**30,002**
Excess of (expenses over revenue) revenue over expenses	-	-	-	-	(1,821)	(1,821)	630
Net investment in capital assets	1,637	-	-	-	(1,637)	-	-
Employee future benefits variance	-	-	-	(266)	266	-	-
Amortization of capital assets	(3,192)	-	-	-	3,192	-	-
Balance, end of year	**$ 13,714**	**$ 36,000**	**$ (24,000)**	**$ 3,261**	**$ -**	**$ 28,975**	**$ 30,632**

Notes to the Financial Statements

YEAR ENDED MARCH 31, 2001

1. Incorporation

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (the Corporation) was constituted as a not-for-profit corporation under Part II of the *Canada Corporations Act*, on July 9th 1998. Pursuant to an agreement with her Majesty, certain assets of The St. Lawrence Seaway Authority (SLSA), a Crown Corporation, were transferred effective October 1, 1998, to the Corporation. These assets relate to the operation of The St. Lawrence Seaway comprising a deep waterway between Montreal and Lake Erie (the Seaway). As a result of a further agreement with the Minister of Transport, the Corporation assumed responsibility for the management, operation and maintenance of the Seaway for a period of ten years (renewable for a further ten years).

The transferred assets included all of the movable capital assets, intangibles and working capital of SLSA. Ownership of the real property, locks, bridges, buildings and other fixtures was transferred to the Government of Canada on wind-up of SLSA.

On wind-up of SLSA, a trust was created to fund the accumulated entitlement of the Seaway employees who were to be transferred to the Corporation, in respect of their vested termination benefits, known as The Employee Termination Benefits Trust.

Furthermore, on wind-up of SLSA, the surplus funds of the Corporation were transferred to a second trust created for the purpose of funding future deficits arising from the operation and maintenance of the Seaway. This trust, the Capital Fund Trust, was created on October 1, 1998 with a capital of $29,401. The current assets and current liabilities of SLSA

as at that date were transferred to the new corporation with the requirement that the net proceeds from realization of accounts receivable, after discharging the transferred debts of SLSA, would be paid into the Capital Fund Trust on a quarterly basis.

Immediately following the transfer of assets to the Corporation from SLSA on October 1, 1998, pursuant to a directive from the Minister of Transport, the Corporation transferred $24,000 to the Capital Fund Trust to increase the funds available to $53,401 to fund future operating deficits in accordance with the terms of the Management, Operation and Maintenance Agreement. Transfers of funds to the Corporation to cover future deficits as they occur will be accounted for as revenue in the statement of revenue and expenses.

The Corporation is the Trustee for both of these trusts.

The navigation season of the Seaway is a period of approximately nine months commencing around the beginning of April each year and ending about the end of December. As a consequence the revenue is earned in the first nine months of the fiscal year (which begins on April 1) while most of the maintenance and asset renewal costs are incurred during the period of time when the Seaway is closed (January to March).

2. Operating Agreement

The Corporation was mandated to manage, operate and maintain the Seaway in accordance with a Management, Operation and Maintenance Agreement, which requires the Corporation to submit five-year business plans throughout the term of the agreement, to the Minister of Transport. The business plan includes anticipated revenues and operating costs and an "Asset Renewal Plan". The Corporation is authorized to charge tolls and other revenues to finance the operation and maintenance of the Seaway, and to recover from the Government of Canada such additional funds, to eliminate operating deficits when required, in accordance with the terms of agreement.

The above agreement also provides for the formation of a "Capital Committee" comprising two representatives of the Corporation and two representatives of the Crown who will review annual plans for the capital, maintenance and asset replacement requirements of the assets under administration of the Corporation. The Committee reviews the Asset Renewal Plan each year and determines if it is appropriate or whether any changes are warranted.

3. Corporation's Reserve Account

The Corporation is mandated under the Management, Operation and Maintenance Agreement to establish a notional reserve account with an initial balance of $NIL. The account is to be increased in respect of recoveries of operating costs incurred by the Corporation, through government contribution, insurance or indemnity, as well as favourable variances in operating costs and asset renewal costs between those incurred in any year and the projected costs according to the business plan. The notional reserve is reduced by unfavourable variances in actual operating costs and other adjustments. The notional reserve is to be used as an indicator of the amount by which future toll increases may be adjusted, when taking into account the future operations of the Seaway, as evidenced by the Corporation's business plan. The Corporation's notional reserve as at 2001 is $8,475 (2000 - $5,273).

4. Summary of Significant Accounting Policies

The financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. A summary of significant accounting policies follows:

a) Revenue

Toll revenue and other service charges are recognized as revenue when earned.

b) Supplies inventory

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway. It includes spare parts which were transferred to the Corporation on October 1, 1998. Certain parts were transferred at nominal value. Supplies are recorded at average cost.

c) *Income taxes*

The Corporation is exempt from income tax under section 149(1) (*l*) of the *Income Tax Act*.

d) *Capital assets*

Capital assets of the Corporation consist of temporary structures, movable assets such as motor vehicles; small vessels employed in the operation of the Seaway; office furniture and equipment, including computers and related software. Such assets are capitalized if they have an initial cost of at least $3,000 (three thousand dollars).

Additions are recorded at cost. The cost of assets sold, retired or abandoned, and the related accumulated amortization are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Amortization is recorded using the straight-line method based on the estimated useful service lives of the assets.

The Corporation treats all major maintenance and refurbishment costs, as well as any additions to existing capital assets of the Seaway which were transferred to Canada on the wind-up of SLSA, (defined as "existing managed assets,") as operating costs.

e) *Employee termination benefits*

Employees of the Corporation are entitled to specified benefits as provided for under labour contracts and conditions of employment. These benefits include accumulated sick leave and furlough leave which are payable upon termination of employment. Usually, the benefits correspond to the greater of a week's salary (two weeks for the first year of service) for each year of service, up to a maximum of 28 weeks or 75 % of the balance of the employee's accumulated sick leave days. Employees are allowed 15 days of sick leave per year. The liability for benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees.

f) *Pension plan*

All former employees of SLSA who were transferred to the Corporation on October 1, 1998 are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada for service up to March 31, 1999. The Corporation has established its own defined benefit pension plan and employees were allowed the option of transferring their entitlement to the new plan or remaining with the Public Service Superannuation Plan. New employees, effective April 1, 1999, become members of the Corporation's pension plan.

The Corporation is not required to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Plan.

5. Change in Accounting Policy

On April 1, 2000, the Corporation adopted the provisions of Section 3461 of the Canadian Institute of Chartered Accountants ("CICA") Handbook, which requires the Corporation to accrue its obligations under employee benefits plans and the related costs, net of plan assets, as the underlying services are provided. The cost of pensions and other retirement benefits earned by employees is actuarially determined using the projected unit credit actuarial cost methods prorated on services and reflects management's best estimate of expected plan investment performance, salary growth, future terminations, expected health care costs, mortality rates and retirement ages of plan members. For the purposes of calculating the expected returns on plan assets, those assets are valued at fair value. Prior to the adoption of the new standard, the cost of employee future benefits for post employment was recognized on a "pay as you go" basis.
The Corporation has adopted this new standard on a retroactive basis without restatement of prior year comparative figures. The estimated amount of the non-pension post employment benefit obligation at April 1, 2000 was $13,584 as calculated by an independent actuary. The estimated amount of the pension post employment transitional assets at April 1, 2000 was $1,728. The adoption of the new provisions that causes a non-pension post employment benefit obligation as at October 1, 1998 related to employees of the former St. Lawrence Seaway Authority (SLSA) in the amount of $12,020

is due from the Capital Fund Trust. The opening balance of the contributed capital has been restated by $164 for the difference between the net obligation for employee future benefits at October 1, 1998 and April 1, 2000, as part of the change in accounting policy for post employment benefits.

6. Accounts Receivable, Accounts Payable and Accrued Liabilities

These accounts are incurred in the normal course of business. They are usually receivable or payable within a month and are non-interest bearing. The carrying amount of each approximates fair value.

7. Due from Capital Fund Trust

The Corporation has an amount receivable from the Capital Fund Trust to cover specific Seaway support obligations such as the Corporation's deficits and other short-term cash requirements in accordance with the Trust Agreement. Changes in the balance due from the Capital Fund Trust at March 31, were as follows:

	2001	2000
Net balance, beginning of year	$ 25,966	$ 20,145
SLSA post employment benefit obligation	12,020	-
Settlement of workers compensation liability	(1,046)	(1,046)
Net set off of opening accounts receivable and accounts payable	(196)	6,243
Contribution receivable for operating expenses	2,307	624
Net balance, end of year	$ 39,051	$ 25,966

8. Capital Assets

	Annual Amortization Rate	2001 Cost	2001 Accumulated Amortization	2001 Net Book Value	2000 Net Book Value
Information technology systems	20%	$ 14,682	$ 9,174	$ 5,508	$ 6,893
Vehicles	10-20%	5,019	3,429	1,590	1,761
Floating equipment	2-20%	4,312	3,090	1,222	1,367
Machinery and office equipment	2-20%	4,750	3,141	1,609	1,624
Infrastructure equipment	2-20%	6,423	3,435	2,988	3,213
Assets under construction	-	797	-	797	411
		$ 35,983	$ 22,269	$ 13,714	$ 15,269

9. Post Employment Benefits

The Corporation has defined benefits pension plans for employees and also provides post employment benefits, other than pension including supplemental health and life insurance for retired employees. Information about the defined benefit plan and post employment benefits, other than pension, is as follows:

	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefits Plan
Accrued benefit obligation			
Balance at beginning of year	$ 3,718	$ 76	$ 25,973
Current service cost (employer)	3,377	37	950
Interest cost	453	7	1,905
Member contributions	1,472	-	-
Benefits paid	(200)		(1,168)
Public Service Superannuation Transfer assumed	12,844		
Actuarial loss	858	9	3,178
Balance at the end of the year	$ 22,522	$ 129	$ 30,838
Plan assets			
Fair value at beginning of year	$ 4,496	$ -	$ 12,389
Return on plan assets	576	-	
Corporation contribution	5,172	-	1,741
Public Service Superannuation Transfer	12,844	- -	
Member contributions	1,472	-	-
Benefits paid	(200)	-	(1,168)
Fair value at end of year	$ 24,360	$ -	$ 12,962
Funded status plan surplus (deficit)	$ 1,838	$ (129)	$ (17,876)
Unamortized net actuarial loss	858	9	3,178
Accrued benefit asset (liability) recognized	$ 2,696	$ (120)	$ (14,698)

Significant assumptions

The significant actuarial assumptions adopted in measuring the Corporation's accrued benefit obligations are as follows: (Weighted average assumptions as of January 1, 2001)

	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefits Plan
Discount rate	7.00%	7.00%	7.00%
Expected rate of return on plan assets	6.75%	6.75%	0.00%
Rate of compensation increase	2.50%	2.50%	2.50%

For measurement purposes, a 12% health care cost trend rate was assumed for 2001, decreasing gradually to 5% in 2007 and remaining at that level thereafter.

The expected rate of return on other benefits plan is 0% because the terms whereby the Employee Termination Benefits Trust Fund was established provide that all the income earned by the Trust Fund is to be transferred to the Capital Trust Fund.

is due from the Capital Fund Trust. The opening balance of the contributed capital has been restated by $164 for the difference between the net obligation for employee future benefits at October 1, 1998 and April 1, 2000, as part of the change in accounting policy for post employment benefits.

6. Accounts Receivable, Accounts Payable and Accrued Liabilities

These accounts are incurred in the normal course of business. They are usually receivable or payable within a month and are non-interest bearing. The carrying amount of each approximates fair value.

7. Due from Capital Fund Trust

The Corporation has an amount receivable from the Capital Fund Trust to cover specific Seaway support obligations such as the Corporation's deficits and other short-term cash requirements in accordance with the Trust Agreement. Changes in the balance due from the Capital Fund Trust at March 31, were as follows:

	2001	2000
Net balance, beginning of year	$ 25,966	$ 20,145
SLSA post employment benefit obligation	12,020	-
Settlement of workers compensation liability	(1,046)	(1,046)
Net set off of opening accounts receivable and accounts payable	(196)	6,243
Contribution receivable for operating expenses	2,307	624
Net balance, end of year	$ 39,051	$ 25,966

8. Capital Assets

	Annual Amortization Rate	2001 Cost	2001 Accumulated Amortization	2001 Net Book Value	2000 Net Book Value
Information technology systems	20%	$ 14,682	$ 9,174	$ 5,508	$ 6,893
Vehicles	10-20%	5,019	3,429	1,590	1,761
Floating equipment	2-20%	4,312	3,090	1,222	1,367
Machinery and office equipment	2-20%	4,750	3,141	1,609	1,624
Infrastructure equipment	2-20%	6,423	3,435	2,988	3,213
Assets under construction	-	797	-	797	411
		$ 35,983	$ 22,269	$ 13,714	$ 15,269

9 Post Employment Benefits

The Corporation has defined benefits pension plans for employees and also provides post employment benefits, other than pension including supplemental health and life insurance for retired employees. Information about the defined benefit plan and post employment benefits, other than pension, is as follows:

	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefits Plan
Accrued benefit obligation			
Balance at beginning of year	$ 3,718	$ 76	$ 25,973
Current service cost (employer)	3,377	37	950
Interest cost	453	7	1,905
Member contributions	1,472	-	-
Benefits paid	(200)		(1,168)
Public Service Superannuation Transfer assumed	12,844		
Actuarial loss	858	9	3,178
Balance at the end of the year	$ 22,522	$ 129	$ 30,838
Plan assets			
Fair value at beginning of year	$ 4,496	$ -	$ 12,389
Return on plan assets	576	-	
Corporation contribution	5,172	-	1,741
Public Service Superannuation Transfer	12,844	-	
Member contributions	1,472	-	-
Benefits paid	(200)	-	(1,168)
Fair value at end of year	$ 24,360	$ -	$ 12,962
Funded status plan surplus (deficit)	$ 1,838	$ (129)	$ (17,876)
Unamortized net actuarial loss	858	9	3,178
Accrued benefit asset (liability) recognized	$ 2,696	$ (120)	$ (14,698)

Significant assumptions

The significant actuarial assumptions adopted in measuring the Corporation's accrued benefit obligations are as follows: (Weighted average assumptions as of January 1, 2001)

	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefits Plan
Discount rate	7.00%	7.00%	7.00%
Expected rate of return on plan assets	6.75%	6.75%	0.00%
Rate of compensation increase	2.50%	2.50%	2.50%

For measurement purposes, a 12% health care cost trend rate was assumed for 2001, decreasing gradually to 5% in 2007 and remaining at that level thereafter.

The expected rate of return on other benefits plan is 0% because the terms whereby the Employee Termination Benefits Trust Fund was established provide that all the income earned by the Trust Fund is to be transferred to the Capital Trust Fund.

10. Employee Termination Benefits Trust Fund

This amount represents the funds set aside for the accrued employee termination benefits liability of the Corporation which is represented by the assets in the Employee Termination Benefits Trust Fund.

11. Due to Receiver General for Canada

This balance represents the liability for workers' compensation in respect of the former employees of SLSA which was assumed by the Corporation on wind up of SLSA. The funds to discharge the obligation were transferred to the Capital Fund Trust on October 1, 1998 and will be drawn down by the Corporation as claims are paid by the Government of Canada and reimbursed by the Corporation.

12. Secured Contribution of Canada

Upon transfer of certain assets of SLSA to the Corporation on October 1, 1998 the Corporation signed a general security agreement with the Government of Canada covering all the assets of the Corporation evidenced by a limited recourse term promissory note with a face value of $36,000. The note is payable without interest on the earlier of (a) March 31, 2018, and (b) the termination for any reason whatsoever, of the Management, Operation and Maintenance Agreement. Recourse by the government of Canada is limited to a) the collateral as defined in the general security agreement; and b) the Hypothecated Property (as defined in the Deed of Movable Hypothec between the Corporation and SLSA); and set off against the Purchase Price (as defined in the Option Agreement between the Corporation and Her Majesty).

13. Contribution from the Capital Fund Trust

The Corporation is entitled to a contribution from the Capital Fund Trust to fund the operating deficit in accordance with the Operations and Management Agreement. The contribution is equal to the excess of expenses over revenue, increased by the net capital asset acquisitions in the period and transaction costs related to the commercialization of the Seaway adjusted for the non-cash items for amortization expense, the undepreciated cost of capital assets disposed of, and the post retirement benefits variation.

	2001	2000
Excess of expenses over revenue (revenue over expenses)	$ 4,014	$ (358)
Plus: Transaction costs	114	352
Net capital asset acquisitions	1,677	4,113
Gain on sale of assets	54	694
Less: Proceed from sale of capital assets	(94)	(1,149)
Post retirement benefits	(266)	-
Amortization	(3,192)	(3,028)
Contribution from Capital Fund Trust	**$ 2,307**	**$ 624**

14. Contributed Capital

The amount recorded as contributed capital arises from the write-up of assets, other than capital assets transferred from SLSA to the Corporation for one dollar ($1) on October 1, 1998 to their book value prior to transfer. Contributed capital was adjusted in the year for the post retirement benefits variance.

10. Employee Termination Benefits Trust Fund

This amount represents the funds set aside for the accrued employee termination benefits liability of the Corporation which is represented by the assets in the Employee Termination Benefits Trust Fund.

11. Due to Receiver General for Canada

This balance represents the liability for workers' compensation in respect of the former employees of SLSA which was assumed by the Corporation on wind-up of SLSA. The funds to discharge the obligation were transferred to the Capital Fund Trust on October 1, 1998 and will be drawn down by the Corporation as claims are paid by the Government of Canada and reimbursed by the Corporation.

12. Secured Contribution of Canada

Upon transfer of certain assets of SLSA to the Corporation on October 1, 1998, the Corporation signed a general security agreement with the Government of Canada covering all the assets of the Corporation, evidenced by a limited recourse term promissory note with a face value of $36,000. The note is payable without interest on the earlier of (a) March 31, 2018, and (b) the termination for any reason whatsoever, of the Management, Operation and Maintenance Agreement. Recourse by the government of Canada is limited to a) the collateral as defined in the general security agreement; and b) the Hypothecated Property (as defined in the Deed of Movable Hypothec between the Corporation and SLSA); and set off against the Purchase Price (as defined in the Option Agreement between the Corporation and Her Majesty).

13. Contribution from the Capital Fund Trust

The Corporation is entitled to a contribution from the Capital Fund Trust to fund the operating deficit in accordance with the Operations and Management Agreement. The contribution is equal to the excess of expenses over revenue, increased by the net capital asset acquisitions in the period and transaction costs related to the commercialization of the Seaway adjusted for the non-cash items for amortization expense, the undepreciated cost of capital assets disposed of, and the post retirement benefits variation.

	2001	2000
Excess of expenses over revenue (revenue over expenses)	$ 4,014	$ (358)
Plus: Transaction costs	114	352
Net capital asset acquisitions	1,677	4,113
Gain on sale of assets	54	694
Less: Proceed from sale of capital assets	(94)	(1,149)
Post retirement benefits	(266)	-
Amortization	(3,192)	(3,028)
Contribution from Capital Fund Trust	**$ 2,307**	**$ 824**

14. Contributed Capital

The amount recorded as contributed capital arises from the write-up of assets, other than capital assets transferred from SLSA to the Corporation for one dollar ($1) on October 1, 1998, to their book value prior to transfer. Contributed capital was adjusted in the year for the post retirement benefits variance.

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

YEAR ENDED MARCH 31, 2001 ($000's)

15. Transaction Costs

Costs associated with the transfer of assets and operating responsibility of the Seaway from SLSA to the Corporation, as defined in the Management Operation and Maintenance Agreement, which are not anticipated to recur, have been separately charged to operations as transaction costs.

16. Departure Incentive

Upon assumption of operating responsibility and maintenance of the Seaway, certain staff positions were considered redundant and accordingly, the Corporation continued a program originally instituted by SLSA to allow certain employees to take early retirement. The costs associated with this program, which are not anticipated to recur are included in a separate charge to operations described as departure incentive.

17. Recoverable Expenses

In the normal course of business, the Corporation performs services for other entities and can be reimbursed for expenses incurred relating to maintenance and labour costs. In the current year, the total of expenses recovered is $3,380 (2000 - $3,716) which has been treated as a reduction in operating expenses.

18. Commitments

As at March 31, 2001, contractual commitments for capital and other expenditures amounted to $1,782 (2000 - $956).

19. Contingencies

The Corporation, in the normal course of business, experiences claims for a variety of reasons. Claims outstanding at March 31, 2001 are $1,380 (2000 - $181) have not been provided for in the accounts. Management is of the opinion that these actions will not result in any material losses to the Corporation. Claims relating to operation and maintenance of the Seaway incurred by SLSA prior to October 1, 1998 became the obligation of Transport Canada.

20. Directors' and Officers' Remuneration

(See table following; overleaf.)

21. Comparitive Figures

Certain of the comparative figures have been changed to conform to the presentation of the current year.

20. Directors' and Officers' Remuneration

As required by the Canada Marine Act, the remuneration earned by the directors and officers, in actual dollars, was as follows:

a) Directors' remuneration comprises a fixed fee and a per diem based on attendance at meetings of the Board and its committees.

Name	*Appointment date*	*Committee and position*		*Remuneration in 2000/2001*
Robert J. Swenor	July 1998	Board	Chairman	
		Governance	Member	
		Human Resources	Member	$ 26,000
Allan J. Donaldson	July 1998	Board	Director	
		Audit	Chairman (to November 2000)	12,900
Georges H. Robichon	July 1998	Board	Director	
		Governance	Chairman	16,800
Adrian D.C. Tew	July 1998	Board	Director	
	December 1999	Human Resources	Member	19,200
Alan R. Holt	August 1998	Board	Director	
		Human Resources	Chairman	20,600
Denise Verreault	September 1998	Board	Director	
		Governance	Member	
		Audit	Member	
	November 2000	Audit	Chairman (from November 2000)	17,800
John E. F. Misener	September 1998	Board	Director	
	December 1999	Audit	Member	17,600
Marc Dulude	November 1998	Board	Director	
		Human Resources	Member	20,000
Douglas Smith	December 2000	Board	Director	
		Audit	Member	5,600
Total of directors' remuneration for the period				**$ 156,500**

b) Directors' remuneration in respect of their responsibilities as members of the Capital Committee:

Name	*Appointment date*	*Committee and position*	*Remuneration in 2000/2001*
Allan J. Donaldson	September 1998	Chairman	$ 1,800
Alan R. Holt	September 1998	Member	
	January 2001	Chairman	3,800
Douglas Smith	December 2000	Member	1,600
Robert Swenor	November 2000	Chairman	1,600
			$ 8,800

c) Remuneration paid for the (8) officers, including remuneration as directors, was $1,133,853.

20. Directors and Officers Remuneration

As required by the Canada Marine Act, the remuneration earned by the directors and officers, in actual dollars, was as follows:

a) Directors' remuneration comprises a fixed fee and a per diem based on attendance at meetings of the Board and its committees.

Name	*Appointment date*	*Committee and position*		*Remuneration in 2000/2001*
Robert J. Swenor	July 1998	Board Governance Human Resources	Chairman Member Member	$ 26,000
Allan J. Donaldson	July 1998	Board Audit	Director Chairman (to November 2000)	12,900
Georges H. Robichon	July 1998	Board Governance	Director Chairman	16,800
Adrian D.C. Tew	July 1998 December 1999	Board Human Resources	Director Member	19,200
Alan R. Holt	August 1998	Board Human Resources	Director Chairman	20,600
Denise Verreault	September 1998 November 2000	Board Governance Audit Audit	Director Member Member Chairman (from November 2000)	17,800
John E. F. Misener	September 1998 December 1999	Board Audit	Director Member	17,600
Marc Dulude	November 1998	Board Human Resources	Director Member	20,000
Douglas Smith	December 2000	Board Audit	Director Member	5,600
Total of directors' remuneration for the period				**$ 156,500**

b) Directors' remuneration in respect of their responsibilities as members of the Capital Committee.

Name	*Appointment date*	*Committee and position*	*Remuneration in 2000/2001*
Allan J. Donaldson	September 1998	Chairman	$ 1,800
Alan R. Holt	September 1998 January 2001	Member Chairman	3,800
Douglas Smith	December 2000	Member	1,600
Robert Swenor	November 2000	Chairman	1,600
			$ 8,800

c) Remuneration paid for the 8 officers including remuneration as directors was $1,133,853.

Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Rapport annuel 2000-2001

TABLE DES MATIÈRES

2	La Voie maritime : un bref aperçu
4	Message du Président
7	La planification stratégique : Une vision élargie
10	Rapport sur l'exploitation
20	Régie
23	Résumé financier

LA VOIE MARITIME : UN BREF APERÇU

efficacement les navires dans un réseau de voies navigables sécuritaire, fiable et

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent est depuis le 1er octobre 1998 responsable de l'exploitation et de l'entretien de la partie canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent. À titre de société sans but lucratif créée par les utilisateurs de la Voie maritime et d'autres parties intéressées, notre mission découle d'un accord établi avec le gouvernement fédéral, qui est en vigueur jusqu'au 31 mars 2018. En plus de la Voie maritime elle-même, nous gérons au nom de Transports Canada le pont Saint-Louis de Gonzague, le pont de Valleyfield, le tunnel Townline et tous les baux et licences reliés à la Voie maritime.

Pratique, favorable à l'environnement, efficace au plan énergétique et sûr Le réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent est la plus longue voie maritime intérieure au monde. Ses 3 700 km constituent une route de transport d'importance vitale entre l'océan Atlantique et le lac Supérieur, la route la plus courte pour rejoindre le cœur de l'Amérique du Nord à partir de l'Europe. Le réseau représente ainsi depuis 42 ans un important atout économique pour les centres industriels du Canada et des États-Unis. Plus de 17 000 emplois en dépendent au Canada et 50 000, aux États-Unis.

Chaque année, quelque 50 millions de tonnes de marchandises transitent en toute sécurité par la Voie maritime. Chaque 10 000 tonnes de marchandises générales manutentionnées dans un port des Grands Lacs rapporte à la collectivité locale plus d'un demi-million de dollars en retombées économiques.

La Voie maritime est bien intégrée à l'infrastructure des transports de l'Amérique du Nord. Plus de 40 routes provinciales et inter-États et près de 30 lignes de chemin de fer relient les ports des Grands Lacs au reste du continent. Le transport par navire sur la Voie maritime est le mode de transport le plus favorable à l'environnement, produisant sensiblement moins d'émissions et moins de bruit que le transport par rail ou par camion, et ne causant aucun encombrement. Le trafic maritime est également plus efficace au plan énergétique que le transport par rail, par route ou par avion, et il est économiquement concurrentiel. De plus, la Voie maritime affiche un dossier reluisant en ce qui concerne la sécurité.

La technologie transforme la Voie maritime Lorsqu'elle a été inaugurée en 1959, la Voie maritime du Saint-Laurent était déjà un prodige d'ingénierie. Elle a d'ailleurs été reconnue comme étant un des dix plus remarquables projets de travaux publics du 20e siècle. Aujourd'hui, grâce à la technologie du 21e siècle, la navigation sur la Voie maritime est plus sûre, plus pratique et plus efficace que jamais.

Les 15 écluses entre Montréal et le lac Érié sont désormais toutes contrôlées par ordinateur. Un système de contrôle du trafic recourant à la haute technologie gère les passages des navires par les chenaux de la Voie maritime, permettant de préciser la position de chaque navire. Un Système d'identification automatique (SIA), qui sera opérationnel à l'automne 2001, transmettra les données sur le trafic à une « Voie maritime virtuelle » accessible par ordinateur dans les centres de contrôle et à bord des navires, permettant ainsi la navigation 24 heures par jour. En 2002, le SIA deviendra obligatoire pour tous les navires commerciaux empruntant la Voie maritime.

Chantal Gagné, contrôleur du trafic, Zone 2, Saint-Lambert

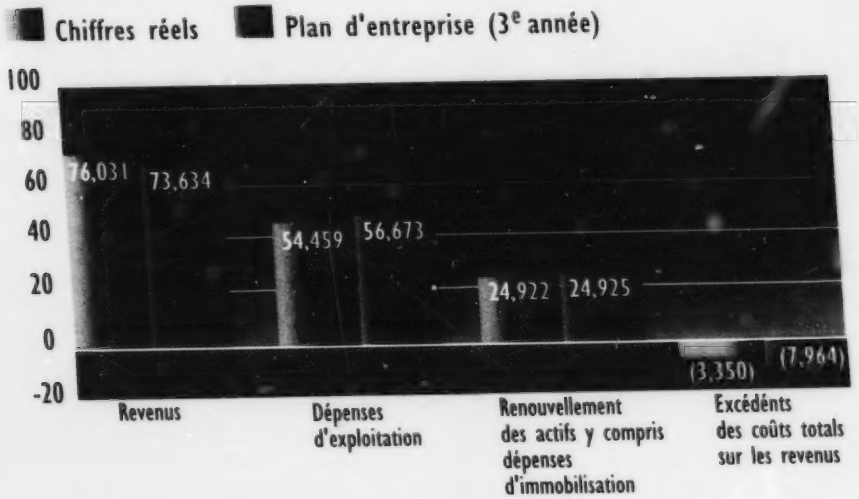
Cette année, nous avons lancé la première version de notre nouveau site Web binational, la source la plus complète d'information en direct sur la navigation, l'environnement et la réglementation provenant de plus de 50 organismes gouvernementaux ainsi que des organisations portuaires et maritimes associées à la Voie maritime et aux Grands Lacs. D'ici l'automne 2001, le site Web sera complètement interactif. Il comprendra des fonctions de jumelage des cargaisons, de calcul des coûts et de versement des paiements ainsi que d'autres fonctions de cybercommerce, transformant la façon dont la Voie maritime fait affaires avec ses clients.

Les transports maritimes remontent aux origines mêmes du commerce. La Voie maritime du Saint-Laurent démontre qu'ils peuvent aussi être aussi actuels que la technologie la plus moderne. Nous continuons d'innover chaque année, en quête de nouvelles façons plus efficaces de rendre cette grande voie navigable plus sûre, plus efficace et plus économique pour tous ceux qui comptent sur ses services.

Aperçu des résultats financiers de 2000–2001

La Corporation a atteint les objectifs de son plan d'affaires pour la troisième année consécutive et elle a augmenté son compte de réserve théorique de 8,475 millions de dollars. Par conséquent, nous avons pu réduire l'augmentation des péages qu'exige notre accord d'exploitation pour la saison 2001, de 2 % à 0,5 %. Au total, 24,9 millions de dollars ont été consacrés aux réparations et à l'entretien en vertu de notre programme de renouvellement des actifs. La Corporation a terminé l'année avec un excédent de 1,8 million de dollars des dépenses sur les revenus.

Comparaison des résultats aux objectifs du plan d'entreprise (en millions de dollars)



Les rubriques de dépenses du plan d'entreprise sont différentes de celles utilisées dans les états financiers. Nous présentons ici les résultats financiers aux fins de comparaison avec les chiffres du plan d'entreprise.

MESSAGE DU PRÉSIDENT

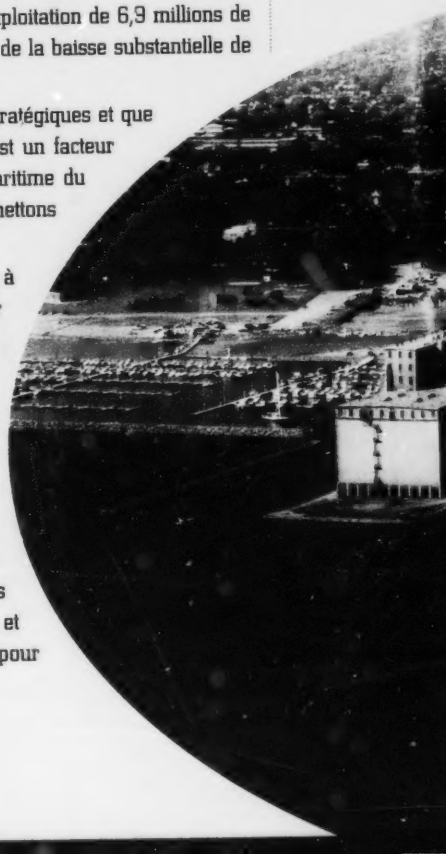
Le présent rapport marque la conclusion de la troisième année d'exploitation de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et, pour la troisième année consécutive, nous pouvons à juste titre proclamer « Mission accomplie! » en regard de notre plan d'affaires. Nous avons de nouveau réalisé ou surpassé nos objectifs à tous égards. Notre principal indicateur de succès, le fonds de réserve de la Corporation, s'établit aujourd'hui à 8,475 millions de dollars – soit 3,202 millions de dollars de plus que l'an dernier. Voilà qui démontre une stabilité financière suffisante pour permettre une réduction dans les péages prévus à notre accord avec le gouvernement fédéral pour les quatrième et cinquième années de notre plan d'affaires. Par conséquent, je suis fier d'annoncer une réduction des péages de 1,5 p. 100 pour la saison de navigation 2001, ce que les utilisateurs de la Voie maritime accueilleront certainement comme une bonne nouvelle.

Malgré les niveaux d'eau inhabituellement bas au début de la saison 2000 et un certain ralentissement économique vers la fin de l'année, la Voie maritime a enregistré un volume de trafic normal. Au total, les expéditions se sont élevées à 46,57 millions de tonnes, 2,6 p. 100 de moins qu'en 1999 mais 1,7 p. 100 de plus que prévu au plan d'affaires. Avec ses 275 jours, du 27 mars au 26 décembre, la saison de navigation 2000 a été l'une des plus longues dans l'histoire de la Voie maritime. Ce fait a contribué à une légère augmentation dans les revenus de péages. Au cours du même exercice, l'ouverture de la Voie maritime le 23 mars 2001 est la plus précoce jamais enregistrée, ce qui traduit notre engagement envers l'amélioration du service aux clients.

Nos revenus de péages et d'autres sources se sont élevés en 2000-2001 à un peu plus de 76 millions de dollars, soit sensiblement mieux que prévu dans notre plan d'affaires. Les dépenses d'exploitation sont demeurées 3,8 p. 100 sous les prévisions de notre plan d'affaires. Celui-ci prévoyait un déficit d'exploitation de 6,9 millions de dollars à la fin de cet exercice, mais en gérant ses activités rigoureusement et en dépit de la baisse substantielle de ses revenus, la Corporation a réduit le manque à gagner à 1,8 million de dollars.

Le fait que, années après années, nous demeurions concentrés sur nos objectifs stratégiques et que nos décisions soient planifiées de façon rigoureuse, intégrée et en fonction du futur est un facteur important dans l'atteinte d'un tel rendement. La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent continue de changer sur plusieurs plans en même temps alors que nous mettons en place patiemment les divers éléments que nous estimons essentiels à notre avenir.

J'ai toujours soutenu que la Voie maritime doit se réinventer si nous voulons continuer à connaître le succès. Nous avons, dans une large mesure, mis les éléments en place pour ce faire et les résultats démontrent que nous sommes sur la bonne voie. S'appuyant sur des études organisationnelles, des analyses des processus et des analyses comparatives, la Corporation de Gestion de la Voie Maritime a introduit ces trois dernières années une série de changements à sa gestion interne et à ses activités. Nous avons fermement établi une culture organisationnelle axée sur les processus et le rendement. Nous avons mis en œuvre de nouvelles technologies afin de relever les défis que pose une concurrence de plus en plus vive, et nous continuerons de le faire. Nous avons également créé de solides partenariats avec d'autres organisations gouvernementales ou privées intéressées au transport maritime dans le bassin Grands Lacs/fleuve Saint-Laurent. Ces partenariats ont déjà commencé à augmenter le rythme et l'impact des changements. Nous prévoyons que cela s'avérera de plus en plus positif pour l'avenir de la Voie maritime et de la région dans son ensemble.



Avant d'entrer dans le détail de la situation globale, je voudrais résumer les principaux changements internes qui ont été apportés à la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent au cours de la dernière année. Le plan de réorganisation annoncé l'an dernier a maintenant été mis en œuvre et nous avons restructuré la Corporation pour la centrer sur nos processus régionaux essentiels : le passage des navires et l'entretien de nos infrastructures. Les Services d'ingénierie ont été intégrés aux organisations régionales tandis qu'à titre de fonctions de soutien, Finances et Administration, Ressources humaines ainsi que Technologie de l'information et des télécommunications ont été centralisées au siège social. Nos deux vice-présidents régionaux, en tant que leaders des processus de la Corporation, jouissent maintenant d'une plus grande liberté d'action pour gérer les processus essentiels et d'un plus grand contrôle sur les aspects ingénierie, entretien et opérations. Le meilleur alignement des activités entre les régions, rendu possible grâce aux leaders des processus, permet d'offrir aux clients un service standardisé et davantage intégré tout en réduisant les coûts.

Nous avons mis en place un nouveau système exhaustif de gestion et d'évaluation du rendement à tous les paliers de la Corporation, et nous l'avons raffiné tout au long du cycle annuel. Ce processus favorise l'alignement et encourage l'engagement envers nos objectifs stratégiques – par le truchement d'objectifs de rendement, de formation et d'évaluations annuelles pour chaque employé – ainsi que le travail d'équipe efficace. Il a entraîné dans toute l'organisation une nouvelle orientation sur les résultats.

Nous avons résolument adopté la technologie comme moyen d'améliorer la compétitivité de la Voie maritime. En partenariat avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, nous avons retenu les services d'IBM l'an dernier pour mettre au point un site Web commercial interactif. En février 2001, nous avons lancé la première version de ce site Web binational qui nous donnera d'ici l'automne 2001 une pleine capacité de cybercommerce. Le Système d'identification automatique (SIA) a également été mis à l'essai cette année. Grâce à un système de transpondeurs recourant à la technologie du positionnement global (GPS), le SIA permet d'afficher la position exacte, le cap et la vitesse des navires sur une « Voie maritime virtuelle » que l'on peut consulter par ordinateur à bord des navires et dans nos centres de contrôle du trafic. L'ordinateur affiche également toutes les données sur l'environnement, la navigation et la sécurité nécessaires pour assurer l'efficacité et la sécurité des passages dans la Voie maritime. Au cours de la saison de navigation 2002, le SIA deviendra obligatoire pour tous les navires commerciaux sur la Voie maritime.

Nous avons continué de rationaliser nos activités et nous tentons maintenant l'expérience d'équipes à deux éclusiers. Les réductions d'effectif ont surpassé l'objectif du plan d'affaires qui préconisait 671 équivalents temps plein en 2001 : nous en sommes aujourd'hui à 637. Cependant, la stratégie de réduction des coûts approche ses limites d'efficacité et la Corporation se concentre maintenant davantage sur les innovations technologiques, les partenariats externes et l'augmentation des revenus. Dans un souci d'assurer la capacité de soutenir ces orientations, nous avons créé l'an dernier les nouveaux postes de vice-président, Développement stratégique et des

affaires, et vice-président, Technologie de l'information et des télécommunications. Ces postes sont maintenant comblés et tous deux prennent une importance croissante pour la réalisation des objectifs stratégiques de la Corporation.

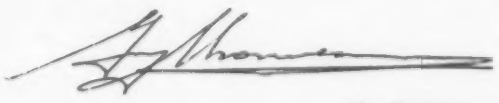
Il y a deux ans, nous avons jeté les bases de cette nouvelle direction en créant le Forum des enjeux stratégiques de la Voie maritime, (FESUM) un groupe d'intervenants des Grands Lacs et de la Voie maritime qui ont uni leurs forces pour formuler des objectifs stratégiques pour l'ensemble du réseau. Toute l'industrie maritime s'est rapidement ralliée au principe de la collaboration pour renforcer les efforts de groupes individuels en vue d'atteindre leurs objectifs. Nous avons depuis coopéré avec de nombreux autres groupes maritimes – y compris les cinq associations qui représentent les intérêts collectifs de plus de 500 intéressés ayant en commun le but de favoriser la vigueur et d'améliorer la compétitivité du secteur maritime du centre de l'Amérique du Nord. Nous participons en outre aux travaux du Forum de la gestion des Grands Lacs parrainé par la Garde côtière des États-Unis. Pour la première fois, tous les partenaires de la collectivité maritime travaillent ensemble, en adoptant une vue d'ensemble qui dépasse les intérêts particuliers.

À la suite de ces discussions ayant engagé toute l'industrie, deux importants rapports ont été publiés récemment : **les recommandations finales du Forum des enjeux stratégiques de la Voie maritime** et **La voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent : Une vision claire pour l'avenir.** Les deux documents témoignent d'un consensus parmi les intérêts maritimes voulant que nous devions coopérer plus étroitement que jamais et agir de concert dans nos démarches auprès des gouvernements ainsi qu'en matière de développement des affaires. Ils s'expriment d'une même voix pour orienter la politique gouvernementale et la vision stratégique devant assurer pour l'avenir la présence d'un réseau de transport maritime compétitif, sûr et favorable à l'environnement.

En participant à ces projets communs, la Corporation se positionne pour progresser davantage aux plans de l'efficacité et des nouvelles possibilités d'affaires dans l'avenir. Notre engagement a également conféré à la CGVMSL de la crédibilité et un statut de chef de file reconnu. De plus, le fait que nous ayons lancé de concert avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation un plan stratégique et de développement des affaires crée dès maintenant de nouvelles possibilités de mesures coordonnées pour augmenter les revenus en plus de faciliter le service aux clients. Les deux entités de la Voie maritime ont convenu d'un plan de trois ans pour la mise en œuvre des recommandations découlant de *Une vision claire pour l'avenir* et du rapport du Forum des enjeux stratégiques de la Voie maritime en plus de d'autres mesures communes. Nos projets sont variés : depuis l'examen et la modernisation des services à la navigation sur la Voie maritime jusqu'à la formulation d'une définition commune des niveaux et normes de service, la mise sur pied d'un système harmonisé de traitement des plaintes et une action concertée en ce qui concerne les missions commerciales.

Notre priorité au cours de l'année à venir consistera à développer encore les capacités de notre site Web et de les exploiter, ainsi que d'assurer la promotion de la Voie maritime. En même temps, nous examinerons la possibilité d'étendre au-delà de la Voie maritime la portée de notre système de contrôle du trafic utilisant le SIA, pour qu'il recouvre l'ensemble du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs. La consolidation du contrôle du trafic pour la totalité de la voie navigable assurerait aux clients un service intégré tout en améliorant l'efficacité de nos opérations.

Le changement planifié et incessant devient une réalité à la Voie maritime, comme il se doit si nous souhaitons préserver et augmenter notre compétitivité. L'engagement de nos employés en ce sens est notre premier atout. Il est donc tout indiqué, en guise de conclusion, que je les remercie sincèrement de leur ouverture au changement et à leur engagement à le concrétiser, et de leur apport actif et volontaire au succès de la Corporation. Je tiens également à souligner à quel point je suis reconnaissant du dévouement et de l'appui à la fois des membres du conseil d'administration et de mes collègues du comité de gestion.



Guy Véronneau

La planification stratégique : Une vision élargie

Les recommandations formulées dans une vision claire pour l'avenir et celles du Forum des enjeux stratégiques de la Voie maritime révèlent des points de vue remarquablement voisins. Un consensus évident se dégage au sein du secteur maritime sur les éléments nécessaires pour assurer un avenir prospère au réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent et aux économies régionales qu'il aide à soutenir. La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent appuie ces recommandations et s'emploie déjà à les réaliser.

1. Partenariat avec le gouvernement pour élaborer et mettre en œuvre un plan stratégique pour la voie navigable
2. Partenariat binational pour les Grands Lacs et la Voie maritime : une approche coordonnée, efficace et commune des opérations et de la direction
3. Partenariat avec le secteur céréalier de l'Ouest canadien en matière de transport des céréales et de promotion des ventes sur des marchés qui peuvent être desservis économiquement par la Voie maritime
4. Partenariat avec les gouvernements fédéral et provinciaux pour la formation du personnel
5. Re :onnaissance, dans les politiques des transports et les investissements dans l'infrastructure des transports, des avantages du transport maritime pour ce qui est de l'environnement et de la sécurité
6. Pleine intégration de l'innovation et de la technologie dans la gestion de la voie navigable
7. Réduction des coûts de la Garde côtière canadienne pour les utilisateurs
8. Politiques et mesures législatives visant à préserver les forces du réseau des ports de la voie navigable
9. Un système de pilotage plus souple, économique et sûr, comme l'a recommandé l'Office des transports du Canada
10. Élaboration d'une politique gouvernementale visant la viabilité du service de transport maritime
11. Investissements dans l'infrastructure du transport maritime
12. Promotion du secteur maritime et de la voie navigable auprès des Canadiens

1. Entente de longue durée avec la Garde côtière quant au barème des droits, prévoyant des incitations à la réduction des coûts
2. Mise en œuvre de la technologie SIA à l'ensemble du réseau Grands Lacs/Voie maritime et création d'un site Web complet pour la voie navigable
3. Amélioration de la compétitivité du transport des céréales par la voie navigable, en améliorant les services et en réduisant les coûts au port de Thunder Bay
4. Élaboration en commun par la CGVMSL et la SLSDC d'un plan stratégique et d'un plan de développement des affaires
5. Examen et modernisation des services à la navigation maritime, en vue d'appliquer des pratiques exemplaires et d'optimiser l'efficacité
6. Évaluation binationale du réseau de navigation des Grands Lacs pour déterminer la faisabilité du prolongement de la saison de navigation, de l'approfondissement des chenaux, du développement de l'infrastructure du réseau et de l'adoption d'une gestion binationale
7. Rationalisation du cadre réglementaire
8. Participation de tous les intéressés au marketing et au développement du commerce pour augmenter le trafic
9. Relations publiques : examen de l'impact économique de la voie navigable pour le Canada et les États-Unis, diffusion des résultats et sensibilisation du public et de tous les paliers de gouvernement

Le plan stratégique de la Corporation • **Notre mission** : Nous faisons transiter économiquement et efficacement les navires dans un réseau de voies navigables sécuritaire, fiable et écologique pour répondre aux besoins de transport de nos clients • **Notre vision :** La CGVMSL et ses partenaires – le réseau de transport de choix. • **Nos valeurs** • Nous sommes fortement axés sur les résultats et centrés sur les clients. • Nous défendons l'intégrité et la communication ouverte. • Nous recherchons l'amélioration continue. • Nous insistons sur les dépenses judicieuses. • Nous obtenons du succès grâce à l'engagement de nos employés.

Planification stratégique intégrée L'importance qu'attache la Corporation à la planification n'est pas le fruit du hasard. Comme le reste du monde des affaires, la Corporation mène ses activités dans le cadre d'un système complexe de forces et d'exigences. Face à notre environnement vivement concurrentiel, nous devons raisonner stratégiquement, trouver de nouvelles façons d'exploiter la technologie et nous allier des partenaires qui partagent nos buts. C'est pourquoi la CGVMSL s'est engagée dans une planification à deux volets. En plus de notre propre processus de planification stratégique d'entreprise, nous nous sommes unis aux autres intervenants principaux dans les transports sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent pour formuler des objectifs stratégiques et des plans d'action concernant l'ensemble du réseau.

Par conséquent, notre cycle de planification stratégique comprend l'examen et l'intégration des recommandations provenant d'organisations telles que le Forum des enjeux stratégiques de la Voie maritime. Le Forum a élaboré des plans d'action dans quatre domaines clés : la gestion de la voie navigable et la réduction des coûts; la compétitivité à long terme; l'obtention de l'appui gouvernemental; et l'augmentation des expéditions de céréales. Bien avant que le Forum ne publie son rapport final, il était déjà évident que la technologie est une des principales clés de l'intégration et de l'amélioration des services au secteur maritime de notre voie navigable. Le SIA et un site Web amélioré figuraient parmi les recommandations préliminaires de divers groupes. Ces deux projets sont déjà bien avancés.

Irene Lee et Wally Osadczuk, spécialistes en cybercommerce, devant le serveur Web à Cornwall

De plus, nous avons mis au point avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation un plan stratégique et de développement des affaires commun qui aidera grandement à assurer pour nos clients un service intégré à l'échelle de la Voie maritime tout en donnant plus d'impact à nos efforts de marketing. Les deux entités de la Voie maritime ont adopté pour guider leur action les recommandations du rapport : Une vision claire, et celles du Forum, et elles ont défini les quatre résultats principaux que vise leur plan commun :

- améliorer la gestion de la voie navigable pour en faire un seul réseau intégré;
- développer le commerce;
- améliorer la compétitivité;
- améliorer la satisfaction des clients.

La coordination de nos activités avec la SLSDC et d'autres organisations nous donnera un nouvel élan et assurera que nous maintenions le cap.

Projets prioritaires

La planification stratégique s'inscrit dans un processus triennal comportant un cycle annuel. Au cours de l'an 2000, qui représentait le second cycle du processus, les projets entamés dans la première année ont été achevés. Le plan stratégique 2001-2003 comprend 49 projets, dont 14 ont été désignés comme étant prioritaires.

Projet	État
• Élaborer une stratégie de négociation pour le prochain plan d'affaires quinquennal	En cours
• Mettre en place les conditions nécessaires à une réduction des péages à l'an 4 du plan d'affaires	Accompli
• Négociations collectives	En cours
• Élaborer un modèle pour une nouvelle structure tarifaire	En cours
• Mettre en œuvre la gestion de l'amélioration du rendement	Accompli
• Adopter le principe d'une organisation axée sur les processus	Accompli
• Mettre en œuvre les nouvelles évaluations des emplois	Accompli
• Réorganiser les équipes d'écluses	En cours, pour 2001
• Définir priorités et plans des partenariats (FESVM)	Accompli
• Mise en œuvre du système SAP RH/paie	Accompli
• Planification du SGT et formation du personnel	En cours, pour 2001
• Site Web et cybercommerce	En cours, pour 2001
• Mettre au point un plan de relève	Accompli; mise en œuvre continue
• Mettre en œuvre un nouveau régime global de rémunération	En cours, pour 2001

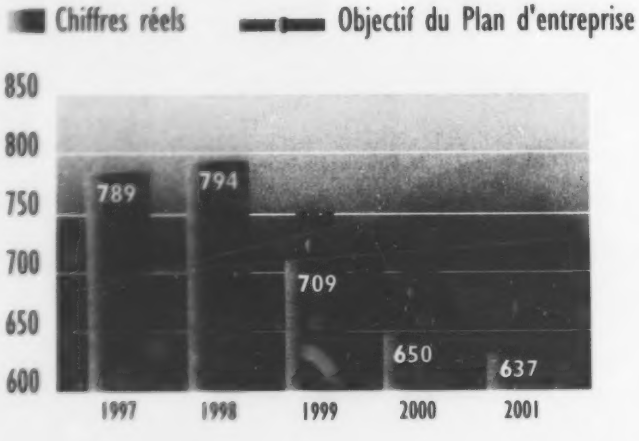
La Corporation vise cinq objectifs stratégiques :

- être autosuffisant;
- accroître la satisfaction de la clientèle;
- accroître la fiabilité des infrastructures;
- accroître la compétitivité;
- accroître l'engagement des employés.

L'analyse des résultats démontre que la Corporation a essentiellement accompli ses objectifs stratégiques en 2000.

Les réductions des effectifs et des coûts totaux sont les indicateurs du succès à l'égard de l'objectif de l'autosuffisance. Comme le confirment les états financiers, la Corporation a surpassé ses objectifs concernant les coûts et ce, pour la troisième année consécutive. La réduction des effectifs a également surpassé les objectifs.

Employés de la Voie maritime
(Équivalents temps plein)

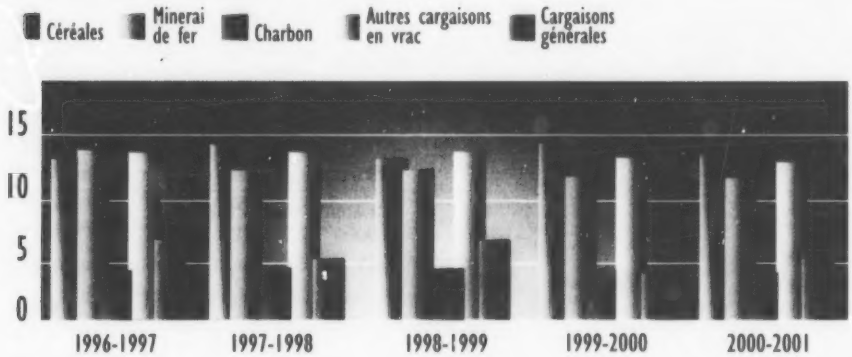


RAPPORT SUR L'EXPLOITATION

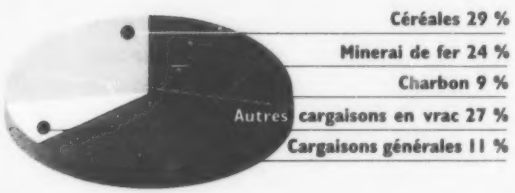
Transits de navires

Trafic La Voie maritime a été ouverte au trafic du 27 mars au 26 décembre 2000 – une saison de navigation de 275 jours. En 2000, les faibles niveaux d'eau ont handicapé les vraquiers lourds dans le secteur supérieur des Grands Lacs mais ils n'ont guère entravé le trafic sur la Voie maritime. La Voie maritime a réussi à maintenir son plein tirant d'eau de 26 pieds, 3 pouces pendant pratiquement toute la saison de navigation 2000. Cependant, la glace est apparue tôt dans les chenaux, de sorte que les dernières semaines de navigation ont été plus difficiles et coûteuses qu'au cours des trois dernières années.

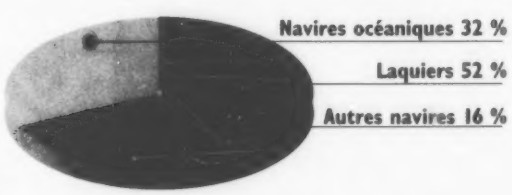
Examen quinquennal du trafic combiné par produit (en millions de tonnes)



Trafic combiné par produit 2000



Transits empruntant les deux sections 2000-2001

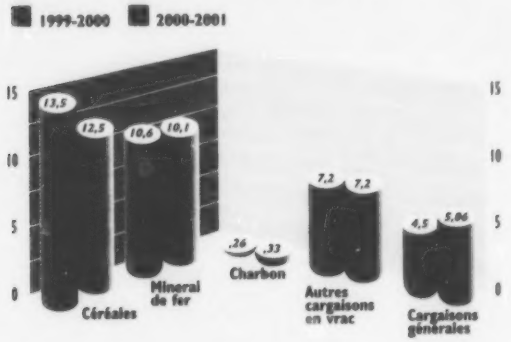


Le trafic a surpassé les niveaux de 1999 pendant la plus grande partie de la saison. Par contre, un ralentissement au cours des trois derniers mois a réduit le tonnage total combiné à 46,57 millions de tonnes, 2,6 % de moins qu'en 1999. La vigueur des importations d'acier a été compensée par la baisse des exportations canadiennes et américaines de céréales.

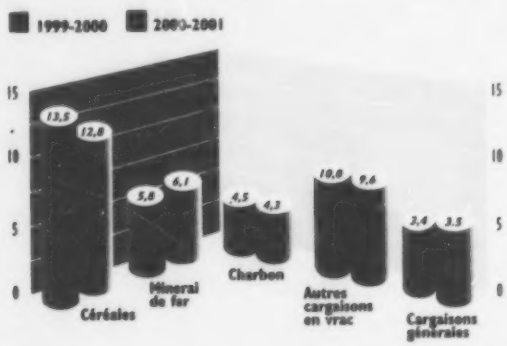
La section Montréal-lac Ontario (MLO) a vu passer 2 978 navires dans ses écluses. Ils ont transporté 35,41 millions de tonnes de marchandises, 2,7 % (0,99 million de tonnes) de moins qu'en 1999. **Le canal Welland** a été emprunté par 3 351 navires transportant 36,57 millions de tonnes, une diminution de 2,3 % (0,85 million de tonnes).

Parmi les diverses marchandises, les cargaisons générales (surtout l'acier) sont les seules qui ont enregistré une légère augmentation globale (10,7 % dans la section MLO et 1 % pour le canal Welland). Le fort trafic de la première partie de l'année s'est amenuisé au cours des trois derniers mois, signalant une tendance baissière dont on prévoit qu'elle se poursuivra en 2001. Les céréales, le minerai de fer, le charbon et d'autres cargaisons en vrac ont enregistré de légères diminutions.

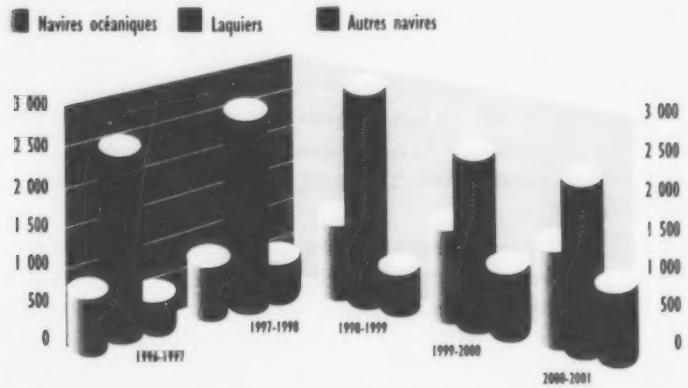
Section Montréal-lac Ontario (en millions de tonnes)



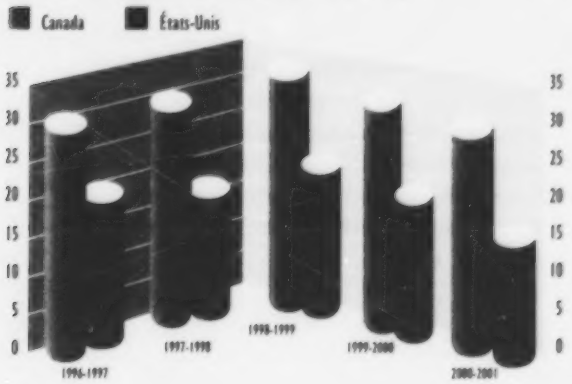
Canal Welland (en millions de tonnes)



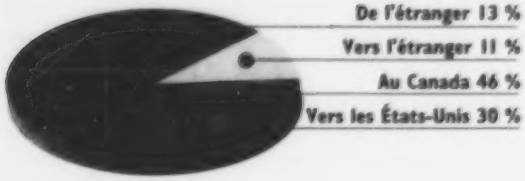
Examen quinquennal des transits maritimes



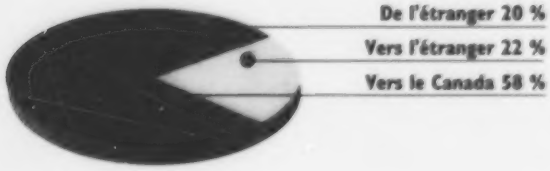
Trafic total combiné à destination et en provenance du Canada et des États-Unis (en millions de tonnes)



Trafic à destination et en provenance du Canada 2000-2001



Trafic à destination et en provenance des États-Unis 2000-2001



Perspectives en 2001

L'économie demeurant plus vulnérable au Canada et aux États-Unis, il faut prévoir que le trafic sera plus faible en 2001 qu'en 2000, quoique toujours dans la moyenne des dix dernières années.

Les mouvements de céréales canadiennes ne devraient guère changer en 2001 puisque la quantité de céréales disponibles pour l'exportation n'a pas évolué et que la vive concurrence entre routes d'exportation tend à favoriser les concurrents de la Voie maritime. La diminution des importations d'acier et des cargaisons générales pourrait également entraîner une légère baisse des mouvements de céréales américaines.

Le trafic de minerai de fer semble destiné à diminuer en 2001 sous le niveau de 2000, compte tenu des stocks qui sont actuellement élevés et de la fermeture d'un haut fourneau à Hamilton. Le transport de charbon dans la section Montréal-lac Ontario devrait demeurer aux niveaux antérieurs mais sur le canal Welland, il pourrait y avoir moins d'expéditions vers les aciéries et les centrales électriques.

La tendance générale pour les autres produits en vrac et les cargaisons générales suivra les tendances de l'économie et les volumes tourneront autour des niveaux bas enregistrés au cours des quelques dernières années. En revanche, le trafic de sel pourrait augmenter dans les deux régions en raison des fortes chutes de neige de l'hiver 2000-2001. En plus des navires commerciaux, nous prévoyons que le nombre de passages de navires de croisière dans la voie navigable fera plus que doubler; nous attendons environ 14 000 passagers sur les Grands Lacs et dans la Voie maritime en 2001.

Renouvellement des actifs

L'entente de gestion des actifs que nous avons conclue avec le gouvernement fédéral prévoit des dépenses de 126 millions de dollars pour l'entretien des infrastructures et des projets d'immobilisation au cours des cinq ans du plan d'affaires. Les dépenses figurant au plan pour 2000-2001 étaient de 24 925 000 $. Les coûts réels sont ressortis à 24 922 000 $, ce qui donne pour les trois premières années du plan un total de 74 millions de dollars ou 59 % du total prévu pour l'ensemble du plan.

Le Plan de renouvellement des actifs est géré par le Comité des actifs, qui comprend deux représentants du conseil d'administration de la Corporation et deux représentants du gouvernement. Le comité approuve chaque année les projets de renouvellement des actifs et il se rencontre régulièrement pour examiner et approuver les changements au plan qui sont nécessaires pour assurer la fiabilité du réseau.

En 2000-2001, nos services d'ingénierie et d'entretien ont été fusionnés et restructurés en fonction de notre nouveau modèle organisationnel axé sur les processus. Le nouvel organigramme permet de simplifier les processus et de mieux intégrer le personnel technique et le personnel des écluses, ce qui améliore l'efficacité et la productivité en matière d'entretien des infrastructures.

Programme d'entretien hivernal La majorité des projets d'entretien ont comme d'habitude été effectués après la fin de la saison de navigation. Le programme d'entretien hivernal 2000-2001, dont la plus grande partie a été concentrée dans un calendrier de travail de 11 semaines, était particulièrement exigeant en raison d'une météo défavorable et de l'ouverture précoce de la saison de navigation 2001. Malgré les difficultés, tous les contrats et tout le travail effectué par notre propre personnel ont été terminés dans les délais et légèrement en-deçà du budget.

Projets principaux, région Maisonneuve

- Système de contrôle du mur d'approche à l'écluse Iroquois
- Réparation du ciment à l'écluse Saint-Lambert
- Remise en état des portes à l'écluse Beauharnois
- Dragage de chenaux

Projets principaux, région Niagara

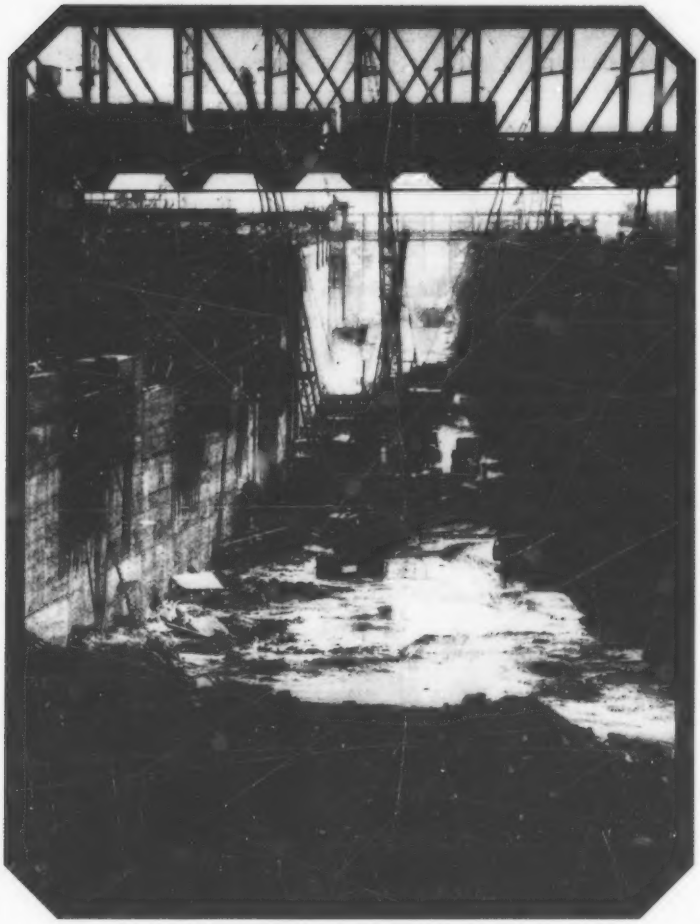
- Système de contrôle du mur d'approche à l'écluse 8
- Peinture et réparation des portes
- Remise en état mécanique des portes et des vannes des écluses
- Renforcement des berges des canaux
- Réparation du ciment aux écluses en paliers et à l'écluse 8.

Les travaux à l'écluse 8 du canal Welland et à l'écluse Iroquois parachèvent notre programme de modernisation des systèmes de contrôle des écluses. Toutes les écluses de la Voie maritime sont maintenant contrôlées par ordinateur. De nouveaux systèmes de contrôle informatisé ont également été aménagés au pont 4 de la région Niagara avant l'ouverture de la saison 2001.

Marjorie McCullough, préposée au service, graisse la porte de l'écluse 1 du canal Welland

La Voie maritime du Saint-Laurent – Un des dix projets de travaux publics les plus remarquables du siècle L'American Public Works Association a récemment choisi les dix projets de travaux publics les plus remarquables du 20e siècle. Elle a examiné à cette fin des projets de toute envergure, réalisés par tous les paliers de gouvernement aux États-Unis et au Canada.

Le premier critère retenu pour désigner les gagnants était la mesure dans laquelle le projet a touché la qualité de vie aux États-Unis ou au Canada. Parmi les autres critères figuraient les suivants :



Construction de l'écluse Saint-Lambert, août 1957

- les améliorations et les progrès dus au projet et la façon dont il a répondu à des besoins du public et atteint les objectifs fixés;
- le degré de difficulté qu'ont dû surmonter les ingénieurs, les constructeurs et les exploitants;
- les circonstances dans lesquelles le projet a été réalisé;
- le recours à des techniques, des matériaux, des systèmes de gestion ou des modes d'exploitation innovateurs – ou le fait qu'un projet était le premier en son genre ou qu'il a fait avancer les normes professionnelles ou celles de l'industrie;
- la protection de l'environnement naturel et social.

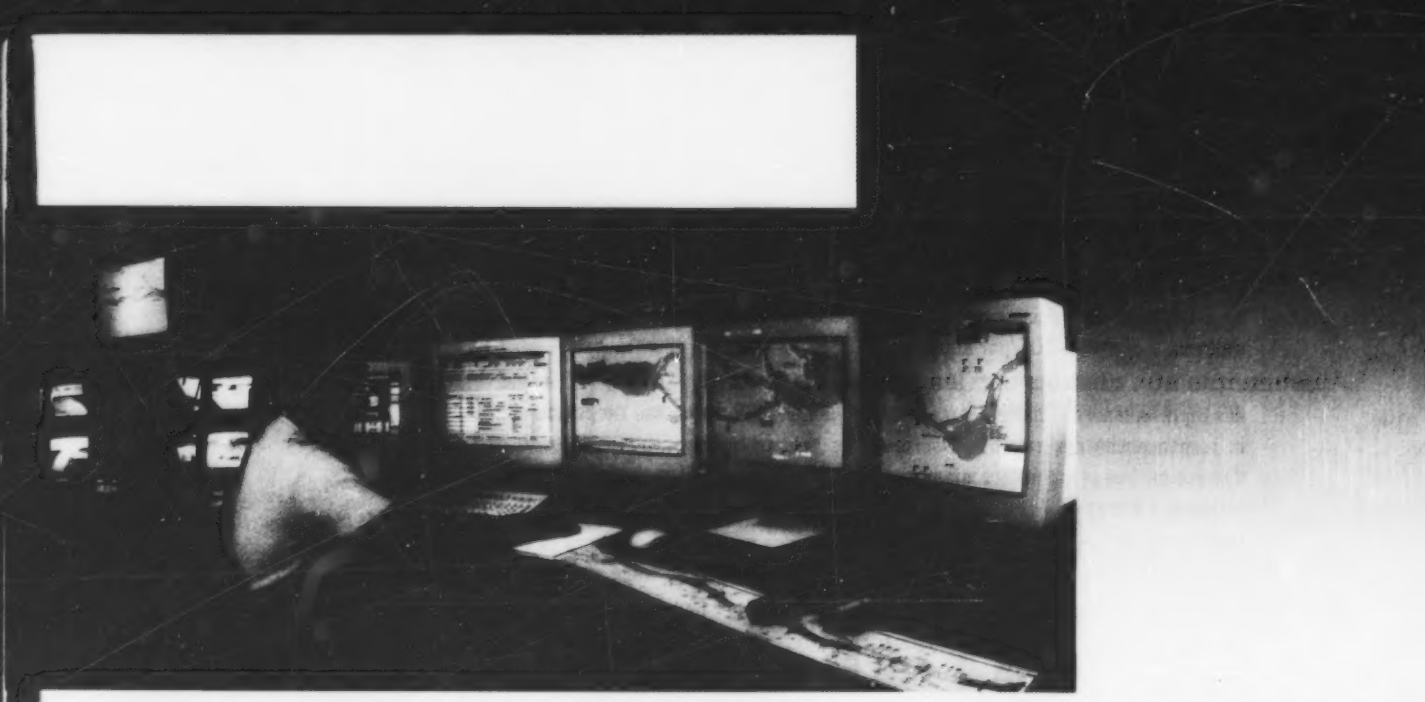
Les dix projets retenus sont les suivants :

- le pont Golden Gate;
- le barrage Grande Coulée et le projet du bassin du fleuve Columbia;
- **la Voie maritime et la centrale électrique du Saint-Laurent;**
- le réseau d'autoroutes inter-États;
- le barrage Hoover;
- la station de traitement des eaux Hyperion;
- l'inversion du courant de la rivière Chicago;
- le projet de la vallée du Tennessee;
- le canal de Panama;
- le Bay Area Rapid Transit District (BART).

Étude sur l'augmentation du tirant d'eau Des essais ont été effectués dans le canal Welland au cours de la saison de navigation 1999 pour évaluer l'effet du passage de navires ayant un tirant d'eau supérieur à la norme actuelle de 26'3". Pour un tirant de 26'6", les résultats étaient prometteurs et nous avons retenu les services d'une entreprise qui a poursuivi l'étude de faisabilité en 2000.

Nous avons effectué des mesures des jauges « à la volée » pour confirmer la jauge des navires dans la Voie maritime, et des essais supplémentaires à 26'6" dans le canal Welland pour évaluer les effets d'un tirant d'eau augmenté sur les croisements des navires, les temps d'éclusage et les durées globales des transits. Les travaux se sont également poursuivis sur la phase II du projet, visant à évaluer l'augmentation du tirant au-delà de 26'6". Une quantité impressionnante de données ont été recueillies à l'automne 2000 grâce à la technologie DGPS.

Nos recherches apporteront une importante contribution à l'étude du réseau de navigation des Grands Lacs qu'a entreprise l'an dernier l'U.S. Army Corps of Engineers. Les deux entités de la Voie maritime et d'autres intervenants



participent à cette étude, qui se penche plus spécialement sur l'agrandissement des écluses, des barrages, des bassins, des ports et des chenaux. L'étude alimentera du reste nos propres recherches et celles du Forum sur les enjeux stratégiques de la Voie maritime, sur les façons d'augmenter la compétitivité de la Voie maritime.

Système d'identification automatique (SIA) Le projet conjoint impliquant l'industrie, la SLSDC et la CGVMSL en vue d'implanter un SIA se poursuit. Il existe maintenant de l'équipement répondant aux normes de l'OMI et un certain nombre d'appareils ont été achetés en mars 2000 pour les premiers essais. La fréquence VHF nécessaire aux essais pilotes a été approuvée et la Garde côtière américaine a obtenu une attribution permanente des fréquences requises pour le SIA dans le secteur américain des Grands Lacs. Les mêmes fréquences ont été confirmées du côté canadien. L'interface avec le SGT a été conçue et testée, et les critères applicables aux messages à destination et en provenance des navires ont été définis en consultation avec l'industrie. Nous coopérons également avec les Gardes côtières canadienne et américaine pour que tous les navires utilisent le même équipement SIA partout sur les Grands Lacs.

Des accords ont été conclus avec l'Association des armateurs canadiens et la Fédération maritime du Canada pour le partage des coûts à parts égales avec les entités de la Voie maritime. La contribution des armateurs est de 0,006 $CAN par tonneau de jauge brute (TJB) pour chacun des quatre segments de la Voie maritime. Tous les navires, même s'ils ne sont pas dotés du SIA, doivent payer cette redevance du 1er mai 2000 jusqu'à la fin de la saison de navigation 2001. La redevance annuelle maximale par navire est de 5 000 $CAN.

Les essais du SIA seront entièrement terminés à l'automne 2001 et le système deviendra obligatoire pour tous les navires commerciaux à la mi-2002.

Au moyen de la technologie du positionnement global (GPS), tout navire doté d'un transpondeur SIA transmet sa position exacte en même temps au Centre de contrôle de la Voie maritime et aux autres navires sur la voie navigable. À mesure que le navire traverse écluses et chenaux, sa position est instantanément affichée sur une « Voie maritime virtuelle » aussi bien au Centre de contrôle qu'à bord des navires. L'écran ordinateur montre exactement où se trouve le navire et son heure d'arrivée prévue à la prochaine écluse. Le SGT de la Voie maritime ajoute des informations comme la force et la direction des vents, la profondeur de l'eau, les conditions de glace, la direction du prochain changement de cap du navire et des messages de sécurité selon les circonstances. Le capitaine d'un navire dispose ainsi de toute l'information requise pour naviguer sur la Voie maritime en toute sécurité.

Le système devrait augmenter la sécurité sur la Voie maritime en transmettant aux navires des renseignements précis sur l'environnement et en leur montrant la position, le cap et la vitesse des autres navires. Il réduira également la durée des transits et améliorera la capacité des propriétaires de navires en matière de gestion de la flotte. Puisque l'heure d'arrivée des navires pourra être prédite avec précision, l'attente aux écluses sera réduite, tandis que pilotes et inspecteurs pourront être dépêchés exactement au moment opportun. Parmi les autres avantages figurent une gestion du trafic plus efficace et un meilleur contrôle de la vitesse, ainsi qu'un temps de réaction plus court en cas

d'accident ou d'incident, ce qui est particulièrement important lorsque des marchandises dangereuses sont en cause. Le système permet à tous les navires de naviguer 24 heures par jour dans diverses conditions météo, pendant toute la saison de navigation. Les économies qui pourraient en découler pour les armateurs s'élèvent à 300 000 $US par année.

Ajustements aux normes sur les durées de transit En coopération avec des représentants de l'industrie, un comité de la CGVMSL a examiné l'imputation de la responsabilité des retards. Désormais, les retards qu'un navire occasionne à d'autres navires et qui étaient auparavant imputés à la CGVMSL seront imputés à la catégorie « autres ».

L'objectif de la Corporation pour 2000, que 87 % des navires transitent par la voie navigable dans les limites du temps normalisé plus deux heures, a été réalisé.

Contrôle du trafic **Certification ISO** Les Services maritimes de la Voie maritime ont reçu la certification ISO en 1998. Nous parachevons actuellement les préparatifs en vue d'étendre la certification aux Services de contrôle du trafic. Le personnel affecté au contrôle du trafic dans chaque région a reçu une formation préliminaire aux normes ISO et les manuels de contrôle de trafic ont été révisés et diffusés par voie électronique. Le projet devrait se terminer en 2001-2002, l'intégration du SIA ayant eu la priorité cette année. **Formation en gestion du trafic** La mise au point de modules de planification et de formation du personnel pour la gestion du trafic s'est poursuivie en 2000-2001. Des modules distincts ont été produits pour chaque région, pour tenir compte des différences régionales. Les modules seront mis en œuvre au cours du prochain exercice.

Dave Berry, préposé à l'entretien, graisse les roues qui ouvrent les portes de l'écluse 5 du canal Welland

Fonctionnement des écluses À la suite d'un examen des procédures, de la formation du personnel et de la documentation en matière d'éclusage, et en tenant compte du fait que les murs d'approche sont maintenant contrôlés par ordinateur, nous avons prévu une nouvelle procédure d'éclusage à deux personnes. La mise en œuvre en a été retardée pour que les questions de sécurité soulevées par nos comités régionaux de santé et de sécurité puissent être résolues, avec le concours de Développement des ressources humaines Canada et de Sécurité des navires de Transports Canada.

Nous avons également essayé de nouvelles méthodes d'amarrage des navires dans le canal Welland. Des essais supplémentaires seront effectués dans la section Montréal-lac Ontario au cours de la prochaine saison de navigation avant que les nouvelles procédures soient adoptées. De plus, nos recherches en matière de nouvel équipement pour l'amarrage des navires ont conduit à la conception d'un prototype de crochet d'amarrage à dégagement rapide, qui sera mis à l'essai en 2001. Cet équipement pourrait sensiblement réduire l'effort physique nécessaire pour manipuler les câbles d'amarrage. Ainsi, en plus d'accélérer le passage des navires, il offre l'avantage de réduire le risque de blessures au dos pour le personnel des écluses.

Service à la clientèle **Sondage sur la satisfaction des clients** En mai 2000, une équipe CGVMSL/SLSDC a entrepris de mesurer la satisfaction de la clientèle à l'égard de la Voie maritime. Le projet a été inclus dans les plans stratégiques des deux entités de la Voie maritime et il figure également dans notre plan stratégique et de développement des affaires commun. Les entrevues ont été effectuées en janvier et février 2001.

Au total, nous avons interviewé 19 clients des entités de la Voie maritime : 12 organisations représentant des propriétaires, exploitants ou agents de navires ayant produit 79 % des revenus de péages de la CGVMSL en 1999; le tiers des 23 organisations suivantes, choisies au hasard, ayant produit 10 % de nos revenus de péages; et la Fédération maritime du Canada, pour représenter les navires océaniques. Les questions du sondage concernaient l'expérience générale vécue au cours du transit, la navigation sur la Voie maritime, les communications, les inspections, l'administration de la facturation et les possibilités d'amélioration.

Parmi ces domaines, les inspections ont révélé le plus fort taux de satisfaction tandis que la navigation sur la Voie maritime recueillait le plus faible taux. Le taux de satisfaction globale des clients ressortait à 84 %.

Les clients ont jugé la Voie maritime favorablement sur les points suivants :

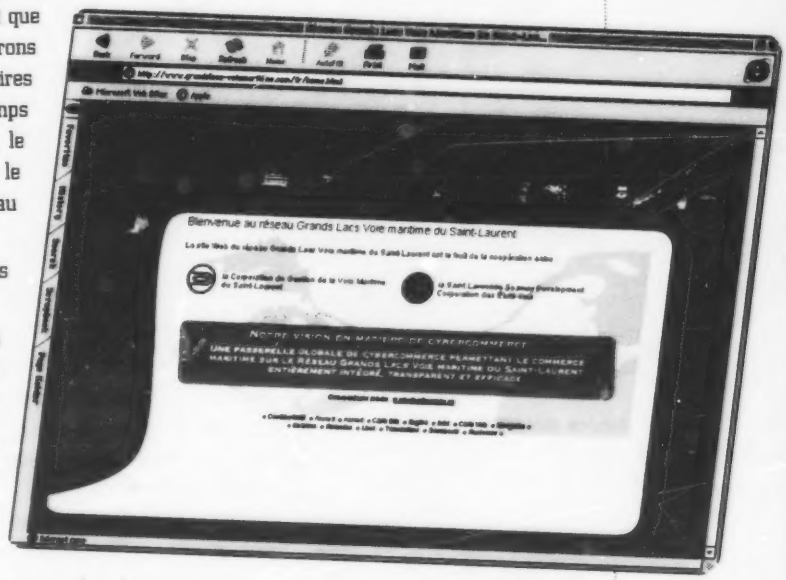
- protection des navires;
- fiabilité du réseau;
- le *Manuel de la Voie maritime*;
- courtoisie et serviabilité durant les inspections;
- exactitude des factures, qualité des communications avec notre personnel affecté à la facturation et l'administration;
- la façon dont nous traitons les plaintes; en particulier la diligence.

Nous avons obtenu des jugements moins favorables sur les points suivants :

- le coût du transit;
- la gestion des services de déglaçage et les dépôts en cas de dommages;
- l'information sur la mise en œuvre du SIA;
- l'exigence de dépôts de garantie.

Comme prévu, ce qui importe le plus aux clients est la durée du transit dans la Voie maritime, puis les coûts et la sécurité. Ils s'attendent à des services efficaces et économiques, sans retards. Plusieurs ont indiqué qu'ils souhaiteraient trouver sur Internet des renseignements sur la position des navires dans la Voie maritime, éventuellement au moyen de caméras Web. Lorsque le troisième volet de notre site Web sera en place et que le SIA deviendra obligatoire en 2002, nous pourrons fournir ce genre d'information pour tous les navires commerciaux, ainsi que des renseignements en temps réel sur les retards éventuels, les niveaux d'eau, le calcul des coûts, la disponibilité des pilotes et le tirant d'eau. Tous ces éléments ont été demandés au cours du sondage.

Nous donnons actuellement suite à ce que nous avons appris.



Site Web et cybercommerce La CGVMSL et la SLSDC des États-Unis exploitent la plus récente technologie du Web pour rendre l'information sur la Voie maritime et les Grands Lacs plus accessible et pour permettre des gains en efficacité dans nos propres activités et dans les opérations de transit et l'administration de nos clients.

En février 2001, les deux entités de la Voie maritime ont lancé leur nouveau site Web binational appelé à devenir la principale source d'informations pour tout ce qui concerne la navigation sur les Grands Lacs et la Voie maritime. Le site donne tous les renseignements pertinents sur l'environnement, y compris les niveaux d'eau et la force des vents; les données sur les transports maritimes et la navigation; les règles, règlements et formulaires officiels; et des liens menant aux sites de tous les organismes, ports et instances gouvernementales du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime.

Ce site (www.grandslacs-voiemaritime.com) sera développé en trois volets. Le volet 2, qui contient des informations en temps réel et un engin de recherche, est maintenant accessible. Le volet 3, un site entièrement interactif proposant notamment une fonction de jumelage de cargaisons, un calculateur de coûts et une gamme complète de services de cybercommerce, sera prêt en septembre 2001. Jusqu'à présent, les clients de la Voie maritime devaient s'adresser à plus de 50 sources – notamment auprès des deux gouvernements fédéraux, des gouvernements des États et des provinces ainsi que des organismes portuaires – pour trouver toute l'information qui est maintenant consolidée en un seul lieu. Certains des renseignements n'ont jamais été offerts en temps réel auparavant. D'ici septembre 2001,

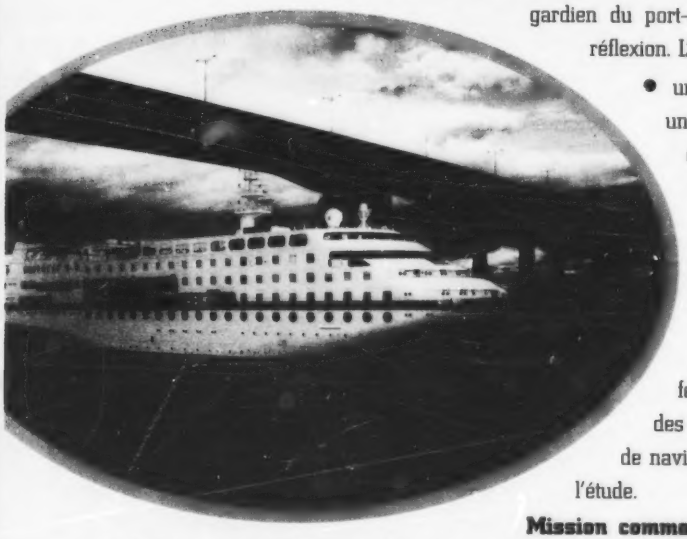
les entreprises de transport maritime pourront effectuer en ligne presque toutes leurs transactions avec la Voie maritime, qu'il s'agisse de repérer des cargaisons pour charger des navires à vide pour leur trajet de retour, d'obtenir les autorisations nécessaires, de régler leurs factures ou de programmer leur passage dans les écluses.

Développement stratégique des affaires

Atelier sur les céréales Les 25 et 26 octobre 2000, sous l'égide de la CGVMSL, un petit groupe réunissant des cadres supérieurs de diverses organisations ayant un vif intérêt dans la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent pour le transport des céréales a participé à un atelier à Thunder Bay. L'objet en était l'amélioration de la compétitivité du réseau pour les céréales canadiennes. Le groupe s'est penché sur des objectifs de volume et de coûts ainsi que sur des plans d'action en ce sens.

Les participants à l'atelier ont convenu de deux projets clés:

- un comité de l'exploitation examinera des moyens d'améliorer les services et de réduire les dépenses au port de Thunder Bay. Parmi les possibilités envisagées figure la prestation de services à la demande (exploitation virtuelle 24 heures sur 24, 7 jours sur 7) et la coordination des activités logistiques entre les intervenants. Les chemins de fer, les terminaux, les syndicats, les exploitants de navires, la Garde côtière canadienne, le gardien du port-sécurité maritime et Agriculture Canada participeront à la réflexion. L'objectif consiste à mettre en œuvre de nouveaux processus.
- un comité de modélisation et de rationalisation du port élaborera un modèle et un plan d'affaires applicables à la rationalisation des élévateurs et du service ferroviaire dans le port de Thunder Bay sur la base du moindre coût pour un volume de 8 millions de tonnes de céréales. Un consultant indépendant déterminera le nombre optimal de terminaux nécessaires pour traiter efficacement les expéditions de céréales arrivant au port par chemin fer et les mouvements des navires en partance, et précisera comment le service ferroviaire pourrait être assuré. Un cadre supérieur de chacun des chemins de fer, des terminaux, des syndicats et des exploitants de navires siégera au comité. Les intéressés partageront les frais de l'étude.



Le C. Columbus de la Hapag-Lloyd's, qui en est à sa quatrième saison de suite sur les Grands Lacs, sous le Garden City Skyway de St. Catharines (Ontario)

Mission commerciale en Grèce et en Turquie En juin 2000, avec la participation et l'appui de la CGVMSL, la SLSDC a mené une délégation de dirigeants d'entreprises canadiens et américains des Grands Lacs en mission commerciale en Grèce et en Turquie. La mission s'inscrivait dans une initiative visant à ce que les expéditeurs européens connaissent mieux et utilisent davantage le réseau des Grands Lacs. Le groupe a tenu un kiosque au salon commercial maritime bisannuel Posidonia, au Pirée, en Grèce. Il a également présenté des exposés à des exploitants maritimes à Athènes et à Istanbul, et rencontré plusieurs clients pour les renseigner sur les améliorations apportées aux services de la Voie maritime et aux avantages qui en découlent pour les clients.

Gestion et ressources humaines

Nouvelle structure de direction Une des principales initiatives prévues dans la planification stratégique de la Corporation, l'adoption d'une nouvelle structure organisationnelle axée sur les processus, a été réalisée en 2000-2001. Les ajustements nécessaires aux responsabilités et liens d'autorité du personnel et de la direction ont été effectués et la nouvelle structure donne toute satisfaction. Nous nous pencherons maintenant sur l'évaluation continue et les raffinements.

Programme d'évaluation des emplois et de rémunération Un comité de neuf personnes représentant tous les groupes d'employés de la Voie maritime a longuement travaillé, avec le concours d'un consultant, pour établir un système d'évaluation de tous les emplois – soit au total, 220 emplois différents. Les employés et gestionnaires de la CGVMSL ont rempli un questionnaire multifactoriel pour donner des renseignements sur tous les postes de travail au sein de la Corporation. Le questionnaire touchait 24 dimensions des exigences et conditions de chaque

emploi, dont les connaissances ou aptitudes spécialisées; les communications; l'effort physique; la dextérité; l'autonomie; l'initiative; le milieu physique; et le niveau de stress. À la lumière de cette information, le groupe a examiné et mis à jour toutes les descriptions d'emploi dans une nouvelle forme condensée.

Tous les emplois actuels de la Voie maritime ont maintenant été évalués et classés; la direction et les cadres syndicaux passent actuellement les résultats en revue.

L'élaboration de la seconde phase du nouveau programme de rémunération globale est terminée. Un certain nombre d'emplois à la Voie maritime ont été comparés par un consultant d'expérience à des emplois auprès d'autres entreprises choisies, afin de situer les échelles de rémunération en vigueur à la Voie maritime. De nouvelles échelles de salaires et traitements équitables ont été mises au point.

Négociations Les nouvelles échelles de salaires et traitements et le classement des emplois syndiqués font maintenant l'objet d'un examen dans le cadre des négociations collectives en cours pour les groupes des employés affectés aux opérations et à l'entretien et des surveillants. Les conventions collectives des quelque 500 employés concernés ont expiré le 31 décembre 2000. Le processus de renouvellement a débuté avec les sections locales des syndicats des travailleurs de l'automobile et des travailleurs de l'aérospatiale à la fin de l'automne 2000, comme l'exige le Code canadien du travail. Les négociations se poursuivent.

Gestion du rendement Tous les paliers hiérarchiques de la Corporation participent maintenant au processus de gestion du rendement adopté l'an dernier. Le processus permet à chaque membre de l'équipe de fixer des objectifs de rendement personnels à l'appui des objectifs de l'organisation. Il prévoit en outre que l'on précise les besoins en formation et perfectionnement. Des examens trimestriels et une évaluation de rendement annuelle – qui comprend une auto-évaluation – sont effectués. L'expérience montre que le processus améliore la confiance, favorise le dialogue ouvert et constructif, et soutient l'amélioration continue axée sur l'apport personnel et un travail d'équipe plus efficace.

Planification de la relève La planification de la relève est un processus dynamique qui a maintenant été entièrement intégré aux activités de la Corporation. Chaque année, des ajustements sont apportés pour mieux aligner le plan avec les besoins futurs de l'organisation, et des programmes appropriés de mentorat et de perfectionnement sont mis sur pied. La question constituera un grand défi pour la Corporation puisque 50 % de ses effectifs devront être renouvelés dans les cinq prochaines années.

Sécurité au travail Des modifications à la législation sur la santé et la sécurité – la partie II du *Code canadien du travail* – sont entrées en vigueur le 1er octobre 2000, augmentant les responsabilités tant de l'employeur que des employés à l'égard de la santé et de la sécurité sur le lieu de travail.

Un comité de la politique de santé et sécurité a été créé à la Corporation, conformément au Code. Ce comité, qui se réunit à chaque trimestre, est chargé de formuler des politiques en matière de santé et de sécurité à la Corporation. Une nouvelle politique a été rédigée pour la CGVMSL afin de refléter les modifications apportées au Code et les employés ont reçu de la formation. Les gestionnaires font des inspections de sécurité au moins deux fois par année tandis que les vice-présidents régionaux en font une fois par année.

Sécurité au travail

1999	12	143,82	23 773,52 $	51	653,5
2000	8	240,19	39 352,14 $	38	240,16

RÉGIE

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent est dirigée par un conseil d'administration de neuf membres, qui se réunit aussi souvent que nécessaire pour fixer et surveiller l'orientation de la Corporation et examiner les résultats financiers. La responsabilité ultime du conseil d'administration consiste à assurer la viabilité à long terme de la CGVMSL et de la Voie maritime, composante essentielle de l'infrastructure des transports du Canada. À cette fin, le conseil d'administration s'assure que nos opérations établissent notre crédibilité auprès des clients et de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, en fournissant un service efficient et de haute qualité à tous les utilisateurs, sans préférence, en faisant la promotion des avantages concurrentiels de la Voie maritime et en assurant un environnement sécuritaire pour nos employés et nos clients.

Dans le cadre de sa gérance de la Corporation, le conseil d'administration est chargé de la planification stratégique, de la gestion des risques, de la planification de la relève, de la politique en matière de communications et de l'intégrité des systèmes de contrôle interne et de gestion de l'information de la Corporation. Il définit également les limites des pouvoirs et des responsabilités de la direction et prend des décisions relatives à toutes les activités et dépenses qui s'écartent du plan d'entreprise ou ne sont pas prévues dans ce plan ou dans les ententes officielles entre la Corporation et le gouvernement ou d'autres parties.

Par l'entremise du Comité de régie, qui administre également le Code de conduite, le conseil d'administration s'assure que les objectifs annuels de la Corporation traduisent les engagements pris dans le plan d'entreprise, les lettres d'incorporation et la *Loi maritime du Canada*, et qu'il n'y a pas de conflits d'intérêts. Ce comité surveille également les systèmes qui gèrent les principaux risques d'affaires, soit l'environnement, l'entretien préventif et la santé et la sécurité au travail, et il fait rapport sur ces systèmes.

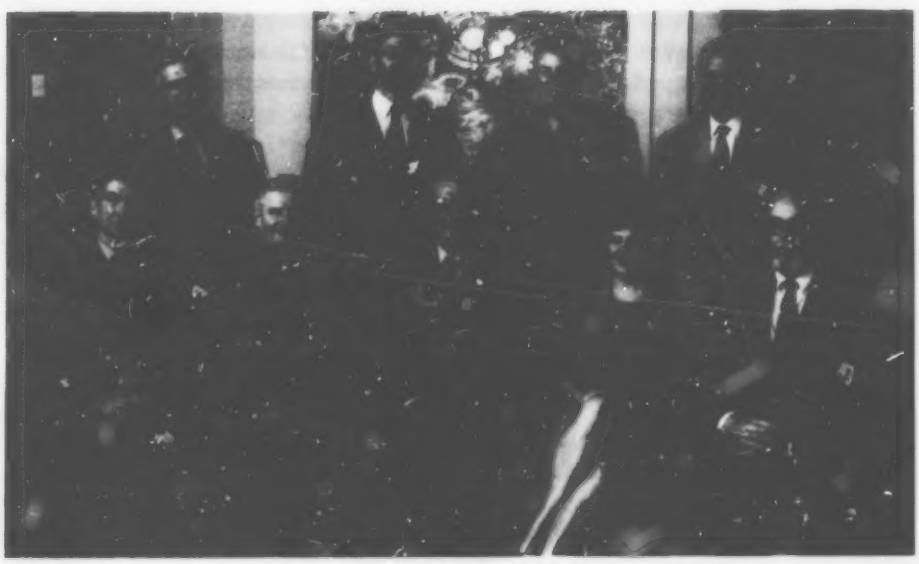
Le Comité des ressources humaines s'occupe de l'élaboration des plans de relève pour tous les postes de cadre supérieur, évalue le rendement des cadres supérieurs, examine et établit les politiques relatives à la rémunération des cadres supérieurs et surveille le rendement du régime de retraite de la Corporation.

Le Comité de vérification est responsable de l'examen des états financiers et de la vérification des opérations de la Corporation, et il évalue les politiques, systèmes et contrôles internes de nature comptable et financière.

Conseil d'administration

De gauche à droite, première rangée : Marc Dulude, Guy Véronneau, Robert Swenor, Denise Verreault, John E.F. Misener

Seconde rangée : Georges Robichon, Adrian Tew, Alan Holt, Doug Smith



Membres de la Corporation

Conseil d'administration

Robert J. Swenor [1 2]
Président du conseil
Représentant le secteur fer et acier

Allan J. Donaldson [3 4]
Représentant les armateurs domestiques jusqu'au 5 novembre 2000

Marc Dulude [2]
Vice-président exécutif et chef des opérations
IMTT-Québec
Représentant le gouvernement québécois

Alan R. Holt [2* 4*]
Représentant les autres industries et groupes

John E.F. Misener [3]
Représentant le gouvernem ent ontarien

Georges H. Robichon [1*]
Premier vice-président et conseiller juridique principal
Fednav Limitée
Représentant les armateurs internationaux

Doug Smith [3 4]
Représentant les armateurs domestiques depuis le 30 novembre 2000

Adrian T.C. Tew [2]
Vice-président
Louis Dreyfus Corporation
Représentant le secteur du grain

Guy C. Véronneau
Président et chef de la direction
Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Denise Verreault [1 3*]
Présidente
Groupe maritime Verreault Inc.
Représentant le gouvernement fédéral

Dirigeants

Guy C. Véronneau
Président et chef de la direction

Joseph V. Contala
Vice-président, Technologies de l'information et des télécommunications

Richard Corfe
Vice-président, Région Maisonneuve et leader du processus de la Corporation pour l'entretien des infrastructures

Michel Drolet
Vice-président, Région Niagara et leader du processus de la Corporation pour le transit des navires

André Latour
Vice-président, Ressources humaines

Carol Lemelin
Vice-président, Finance et administration

Camille G. Trépanier
Vice-président, Développement stratégique et des affaires

Yvette Hoffman
Avocat-conseil et secrétaire

Membres de l'industrie 2000-2001

Céréales

ADM Agri-Industries Limited
Windsor (Ontario)

Agricore
Winnipeg (Manitoba)

Alfred C. Toepfer (Canada) Ltd.
Winnipeg (Manitoba)

Bunge Canada Ltd.
Québec (Québec)

Cargill Limited
Winnipeg (Manitoba)

Commission canadienne du blé
Winnipeg (Manitoba)

James Richardson International Limited
Winnipeg (Manitoba)

Louis Dreyfus Canada Ltd.
Calgary (Alberta)

Range Grain Company Ltd.
Winnipeg (Manitoba)

Saskatchewan Wheat Pool
Regina (Saskatchewan)

United Grain Growers
Winnipeg (Manitoba)

Acier et minerai de fer

Compagnie minière IOC
Montréal (Québec)

Compagnie minière Québec Cartier
Montréal (Québec)

Dofasco Inc.
Hamilton (Ontario)

Stelco Inc.
Hamilton (Ontario)

Autres

AGP Grain, Ltd.
Minneapolis (Minnesota)

Essroc Canada Inc.
Mississauga (Ontario)

IMC Kalium Canada Ltd.
Regina (Saskatchewan)

Keystone Industry Co.,
Montréal (Québec)

Lafarge Canada Inc.
Hamilton (Ontario)

McAsphalt Industries Limited
Scarborough (Ontario)

McKeil Marine Limited
Hamilton (Ontario)

Omnisource Corporation,
Burlington (Ontario)

Ontario Power Generation Inc.
Toronto (Ontario)

Petro-Canada
Oakville (Ontario)

Redpath Sugars
Toronto (Ontario)

Sifto Canada Inc.
Goderich (Ontario)

La société canadienne de sel,
limitée
Pointe-Claire (Québec)

Armateurs domestiques

Algoma Central Corporation
St. Catharines (Ontario)

Blue Circle Cement
Toronto (Ontario)

Groupe Desgagnés Inc.
Québec (Québec)

N.M. Paterson & Sons Ltd.
Thunder Bay (Ontario)

P & H Shipping Division
Mississauga (Ontario)

Société Maritime CSL Inc.
Montréal (Québec)

Upper Lakes Group Inc.
Toronto (Ontario)

Armateurs internationaux

Agence maritime Navitrans
(1995) inc.
Montréal (Québec)

Agences maritimes Scandia inc.
Montréal (Québec)
Corporation Navigation
Christensen
Montréal (Québec)

Cleveland Tankers Inc.
Cleveland (Ohio)

Colley Motorships Limited
Westmount (Québec)

Fednav Limitée
Montréal (Québec)

Gibson Canadien et Global inc.
Montréal (Québec)

Gresco Ltée
Montréal (Québec)

Inland Lakes Management Inc.
Alpena (Michigan)

Montship Inc.
Montréal (Québec)

Robert Reford (division de
MRRM (Canada) Inc.)
Montréal (Québec)

Robin Maritime Inc.
Montréal (Québec)

Services maritimes Compass Inc.
Montréal (Québec)

Services maritimes Inchcape
Montréal (Québec)

Membres du :
1 Comité de régie
2 Comité des ressources humaines
3 Comité des vérificateurs
4 Comité des actifs
*** Président du Comité**

Comment nous atteindre

Siège social
Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent
202, rue Pitt
Cornwall (Ontario)
K6J 3P7
(613) 932-5170

Région Maisonneuve
C.P. 97
Saint-Lambert (Québec)
J4P 3N7
(450) 672-4110

Région Niagara
508, avenue Glendale
St. Catharines (Ontario)
L2R 6V8
(905) 641-1932

Courriel
marketing@seaway.ca

Site web
www.grandslacs-voiemaritime.com

RÉSUMÉ FINANCIER

ANALYSE DE LA DIRECTION

APERÇU

Le présent examen de la situation financière et des résultats d'exploitation de la Corporation après sa troisième année d'activité doit être lu de concert avec les états financiers figurant aux pages suivantes. Les résultats de 2001 concernent la période du 1er avril 2000 au 31 mars 2001. Les résultats de l'année précédente, qui sont présentés aux fins de comparaison, concernent la période du 1er avril 1999 au 31 mars 2000.

Résultats financiers

Pour l'exercice 2000-2001, avant les frais de transaction et la contribution du Fonds de capital en fiducie, les dépenses excédaient les revenus de 4,014 millions de dollars; à l'issue de l'exercice précédent, les revenus excédaient les dépenses de 358 000 $. Globalement, cela représente un changement de 4,372 millions de dollars dans les résultats d'exploitation, par suite d'une augmentation de 4,377 millions de dollars dans les dépenses et d'une modeste amélioration de 5 000 $ dans les revenus.

La Corporation a encouru pendant l'exercice des frais de transaction de 114 000 $ en raison du transfert des pensions des employés, du Régime de pensions de retraite de la fonction publique au Régime de pension de la Corporation. Ces coûts ont été remboursés à la Corporation à même le Fonds de capital en fiducie.

La contribution du Fonds de capital en fiducie s'est élevée à 2,307 millions de dollars en 2000-2001, en comparaison de 624 000 $ en 1999-2000. Les éléments compris dans la contribution sont détaillés dans les notes complémentaires aux états financiers (note 13).

La contribution du Fonds de capital en fiducie est considérée comme un revenu, de sorte que les résultats définitifs de 2000-2001 affichent un excédent des dépenses sur les revenus de 1,821 million de dollars, en comparaison d'un excédent des revenus sur les dépenses de 630 000 $ l'an dernier.

Modification de norme comptable

Le 1er avril 2000, la Corporation a adopté une nouvelle norme comptable visant à comptabiliser les coûts d'avantages sociaux accordés aux employés après leur départ, suivant des recommandations formulées en vertu des normes comptables généralement reconnues.

La mise en œuvre de cette nouvelle norme a augmenté les frais d'exploitation de 266 000 $ en 2000-2001. L'impact de cette modification pour l'exercice précédent est expliqué au point 5 des notes complémentaires aux états financiers.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

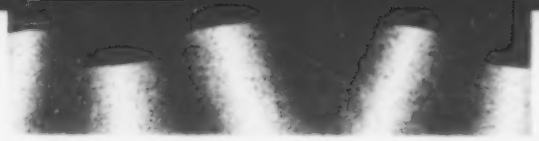
Revenus

Les revenus totaux de 2000-2001 se sont élevés à 76,031 millions de dollars, en comparaison de 76,026 millions de dollars en 1999-2000.

Les revenus de péages se sont élevés à 73,4 millions de dollars, une modeste amélioration de 149 000 $ par rapport à l'exercice précédent. La faible augmentation est due au nombre supplémentaire de jours de navigation pendant l'exercice 2000-2001.

Les revenus des autres activités maritimes et des droits de permis ont atteint 2,2 millions de dollars en 2000-2001, une augmentation de 32,8 % par rapport au 1,7 million de dollars de 1999-2000.

Les revenus de placements de 371 000 $ de 2000-2001 sont en baisse de 53 000 par rapport à 1999-2000 parce que l'encaisse à court terme est demeurée plus faible au cours de l'exercice. L'entente de fiducie exige que la Corporation transfère au Fonds de capital en fiducie tous les fonds excédant les besoins à court terme, afin qu'ils soient investis.



RÉSUMÉ FINANCIER

ANALYSE DE LA DIRECTION

REVENUS (en milliers de dollars)

	Réel		
	2001	2000	**Différence en %**
Péages	**73 383 $**	73 234 $	**0,2**
Droits de quayage et autres revenus de navigation	**1 208**	1 161	**4,0**
Droits de permis	**1 015**	513	**97,9**
Revenus de placements	**371**	424	**(12,5)**
Produit de la cession d'actifs	**54**	694	**(92,2)**
	76 031 $	**76 026 $**	

Dépenses

En 2000-2001, les dépenses de gestion et d'exploitation de l'infrastructure de la Voie maritime se sont élevées à 53,455 millions de dollars, une augmentation de 4,3 % par rapport aux dépenses d'exploitation de 51,23 millions enregistrées pour l'exercice 1999-2000.

Les salaires et avantages sociaux, qui représentent 85,8 % des dépenses de l'année, ont augmenté de 1,9 million de dollars, ou 4,3 %, pour atteindre 45,9 millions de dollars; en 1999-2000, ces dépenses s'élevaient à 44,0 millions de dollars et représentaient aussi 85,8 % des dépenses d'exploitation. Les autres dépenses d'exploitation s'élèvent à 7,5 millions de dollars en 2000-2001, en comparaison de 7,2 millions de dollars l'exercice précédent, soit une augmentation de 300 000 $.

Le programme de renouvellement des actifs (entretien et réparations importantes aux écluses, ponts sur les canaux, bâtiments et autres éléments d'actif appartenant à l'infrastructure) a coûté 23,4 millions de dollars cette année, en comparaison de 20,9 millions de dollars l'année dernière.

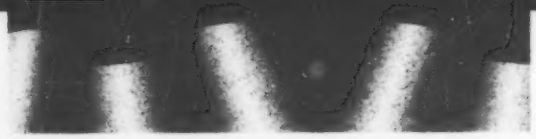
La dépense d'amortissement de 3,2 millions de dollars est conforme à la norme comptable décrite au point 4d) des notes complémentaires aux états financiers; une dépense de 3,0 millions de dollars avait été enregistrée pour l'exercice 1999-2000.

Liquidité et fonds propres – flux de trésorerie

Les entrées nettes de fonds de la Corporation, avant les ajustements au fonds de roulement, ont diminué de 1,38 million de dollars durant l'exercice; ils sont passés de 2,96 millions de dollars en 1999-2000 à 1,58 million de dollars en 2000-2001. La diminution est attribuable principalement à la réduction nette de la contribution provenant du Fonds de capital en fiducie, de 1,68 million de dollars au titre des acquisitions nettes d'immobilisations et de 240 000 $ au titre des frais de transaction.

Les sorties de fonds utilisées à des fins d'activités d'investissement s'élèvent à 2,68 millions de dollars; les principaux déboursés ont servi à couvrir le coût de 1,67 million de dollars d'acquisition d'immobilisations et une augmentation de 1,1 million de dollars dans le montant à recevoir du Fonds de capital en fiducie au titre du paiement des obligations transférées par Transports Canada le 1er octobre 1998.

La diminution nette de 2,1 millions de dollars de l'encaisse pour l'exercice laisse un montant disponible de 454 000 $ au 31 mars 2001.



RÉSUMÉ FINANCIER

ANALYSE DE LA DIRECTION

Aperçu triennal (périodes se terminant le 31 mars; montants en milliers)

	2001	2000	1999 (6 mois)
Produits			
Péages	**73 383 $**	73 234 $	28 675 $
Autres revenus de navigation	**1 208**	1 161	395
Droits de permis	**1 015**	513	261
Revenu de placements	**371**	424	552
Gain sur la vente d'immobilisations	**54**	694	-
	76 031	76 026	29 883
Charges			
Fonctionnement	**53 455**	51 230	27 921
Renouvellement des actifs	**23 398**	20 898	16 964
Amortissement des immobilisations	**3 192**	3 028	1 262
	80 045	75 156	46 147
Excédent des (charges sur les produits) produits sur les charges	**(4 014)**	870	(16 264)
Encouragement au départ	-	(512)	(913)
Frais de transaction	**(114)**	(352)	(1 085)
Contribution du Fonds de capital en fiducie	**2 307**	624	19 452
Excédent net des (charges sur les produits) produits sur les charges	**(1 821)$**	**630 $**	**1 190 $**

REVENUS (en milliers de dollars)

	Réel		
	2001	2000	**Différence en %**
Peages	**73 383 $**	73 234 $	**0,2**
Droits de quayage et autres revenus de navigation	**1 208**	1 161	**4,0**
Droits de permis	**1 015**	513	**97,9**
Revenus de placements	**371**	424	**(12,5)**
Produit de la cession d'actifs	**54**	694	**(92,2)**
	76 031 $	76 026 $	

Dépenses

En 2000-2001, les dépenses de gestion et d'exploitation de l'infrastructure de la Voie maritime se sont élevées à 53,455 millions de dollars, une augmentation de 4,3 % par rapport aux dépenses d'exploitation de 51,23 millions enregistrées pour l'exercice 1999-2000.

Les salaires et avantages sociaux, qui représentent 85,8 % des dépenses de l'année, ont augmenté de 1,9 million de dollars, ou 4,3 %, pour atteindre 45,9 millions de dollars; en 1999-2000, ces dépenses s'élevaient à 44,0 millions de dollars et représentaient aussi 85,8 % des dépenses d'exploitation. Les autres dépenses d'exploitation s'élèvent à 7,5 millions de dollars en 2000-2001, en comparaison de 7,2 millions de dollars l'exercice précédent, soit une augmentation de 300 000 $.

Le programme de renouvellement des actifs (entretien et réparations importantes aux écluses, ponts sur les canaux, bâtiments et autres éléments d'actif appartenant à l'infrastructure) a coûté 23,4 millions de dollars cette année, en comparaison de 20,9 millions de dollars l'année dernière.

La dépense d'amortissement de 3,2 millions de dollars est conforme à la norme comptable décrite au point 4d) des notes complémentaires aux états financiers; une dépense de 3,0 millions de dollars avait été enregistrée pour l'exercice 1999-2000.

Liquidité et fonds propres – flux de trésorerie

Les entrées nettes de fonds de la Corporation, avant les ajustements au fonds de roulement, ont diminué de 1,38 million de dollars durant l'exercice; ils sont passés de 2,96 millions de dollars en 1999-2000 à 1,58 million de dollars en 2000-2001. La diminution est attribuable principalement à la réduction nette de la contribution provenant du Fonds de capital en fiducie, de 1,68 million de dollars au titre des acquisitions nettes d'immobilisations et de 240 000 $ au titre des frais de transaction.

Les sorties de fonds utilisées à des fins d'activités d'investissement s'élèvent à 2,68 millions de dollars; les principaux déboursés ont servi à couvrir le coût de 1,67 million de dollars d'acquisition d'immobilisations et une augmentation de 1,1 million de dollars dans le montant à recevoir du Fonds de capital en fiducie au titre du paiement des obligations transférées par Transports Canada le 1er octobre 1998.

La diminution nette de 2,1 millions de dollars de l'encaisse pour l'exercice laisse un montant disponible de 454 000 $ au 31 mars 2001.

RÉSUMÉ FINANCIER

ANALYSE DE LA DIRECTION

Aperçu triennal (périodes se terminant le 31 mars; montants en milliers)

	2001	2000	1999 (6 mois)
Produits			
Péages	**73 383 $**	73 234 $	28 675 $
Autres revenus de navigation	**1 208**	1 161	395
Droits de permis	**1 015**	513	261
Revenu de placements	**371**	424	552
Gain sur la vente d'immobilisations	**54**	694	-
	76 031	76 026	29 883
Charges			
Fonctionnement	**53 455**	51 230	27 921
Renouvellement des actifs	**23 398**	20 898	16 964
Amortissement des immobilisations	**3 192**	3 028	1 262
	80 045	75 156	46 147
Excédent des (charges sur les produits) produits sur les charges	**(4 014)**	870	(16 264)
Encouragement au départ	-	(512)	(913)
Frais de transaction	**(114)**	(352)	(1 085)
Contribution du Fonds de capital en fiducie	**2 307**	624	19 452
Excédent net des (charges sur les produits) produits sur les charges	**(1 821)$**	**630 $**	**1 190 $**

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les présents états financiers de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et tous les renseignements contenus dans le présent Rapport annuel sont du ressort de la direction et ont été approuvés par le Conseil d'administration.

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus et ils comprennent nécessairement certaines estimations fondées sur le meilleur jugement de la direction. Les renseignements qui paraissent ailleurs dans le Rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux que fournissent les états financiers.

Pour s'acquitter de cette responsabilité et assurer l'intégrité et la fiabilité des états financiers, la Corporation gère un système de contrôles, de politiques et de règles internes destiné à fournir une certitude raisonnable que les actifs sont protégés et que les opérations et les événements sont convenablement enregistrés.

Nos vérificateurs externes ont libre accès auprès des membres du Comité de vérification; ce Comité a la responsabilité de surveiller que la direction ait en place des systèmes de contrôle suffisants et assure la qualité des états financiers.

Les vérificateurs indépendants, Deloitte & Touche SRL, dont le rapport suit, ont vérifié les états financiers.

Guy Véronneau
Le président et chef de la direction,

Carol Lemelin
Le vice-président, Finance et administration

Cornwall (Ontario)

Le 2 mai 2001

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux membres de la
Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Nous avons vérifié le bilan de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent au 31 mars 2001 et les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Corporation. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

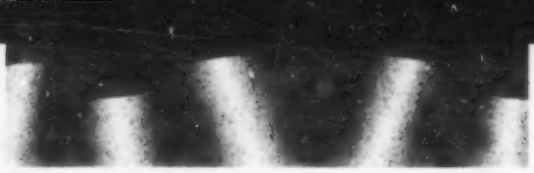
Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Corporation au 31 mars 2001 ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus au Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur les corporations canadiennes,* nous déclarons, qu'à notre avis, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Deloitte & Touche s.r.l.

Comptables agréés

Le 2 mai 2001



ÉTAT DES RÉSULTATS DE L'EXERCICE

TERMINÉ LE 31 MARS 2001 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2001	2000
Produits		
Péages	73 383 $	73 234 $
Autres revenus de navigation	1 208	1 161
Droits de permis	1 015	513
Revenu de placements	371	424
Gain sur la vente d'immobilisations	54	694
	76 031	76 026
Charges		
Fonctionnement	53 455	51 230
Renouvellement des actifs	23 398	20 898
Amortissement des immobilisations	3 192	3 028
	80 045	75 156
Excédent des (charges sur les produits) produits sur les charges avant les postes suivants :	(4 014)	870
Encouragement au départ (note 16)	-	(512)
Excédent des (charges sur les produits) produits sur les charges avant les frais de transactions et la contribution du Fonds de Capital en fiducie	(4 014)	358
Frais de transaction (note 15)	(114)	(352)
Contribution du Fonds de capital en fiducie (note 13)	2 307	624
Excédent des (charges sur les produits) produits sur les charges pour l'exercice	(1 821) $	630 $

ÉTATS FINANCIERS APPROUVÉS PAR LE CONSEIL

Robert J. Swenor
Directeur

Guy Véronneau
Directeur

(Voir les notes complémentaires aux états financiers.)

BILAN

AU 31 MARS 2001 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2001	2000
Actif à court terme		
Encaisse	454 $	2,581 $
Débiteurs (note 6)	4 183	4 328
Stocks de fournitures	2 238	2 132
Charges payées d'avance	392	331
	7 267	9 372
Montant dû par le Fonds de capital en fiducie (note 7)	39 051	25 966
Immobilisations (note 8)	13 714	15 269
Dû du Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie (note 10)	12 502	12 469
Actif au titre des prestations constituées (note 9)	2 696	-
	75 230 $	63 076 $
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 6)	15 443	14 619
Avantages sociaux payables aux employés	1 359	2 040
Montant dû au Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie (note 10)	16	179
Produits reportés	1 071	1 045
	17 889	17 883
Prestations de cessation d'emploi (note 4(e))	12 502	12 469
Montant dû au Receveur général du Canada (note 11)	1 046	2 092
Passif au titre des prestations constituées (note 9)	14 818	-
	28 366	14 561
	46 255	32 444
Actif net		
Investi en immobilisations	13 714	15 269
Apport garanti du Canada (note 12)	36 000	36 000
Contribution au Fonds de capital en fiducie (note 1)	(24 000)	(24 000)
Capital d'apport (note 14)	3 261	3 363
	28 975	30 632
	75 230 $	63 076 $

ÉTAT DES RÉSULTATS DE L'EXERCICE

TERMINÉ LE 31 MARS 2001 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2001	2000
Produits		
Peages	**73 383 $**	73 234 $
Autres revenus de navigation	**1 208**	1 161
Droits de permis	**1 015**	513
Revenu de placements	**371**	424
Gain sur la vente d'immobilisations	**54**	694
	76 031	76 026
Charges		
Fonctionnement	**53 455**	51 230
Renouvellement des actifs	**23 398**	20 898
Amortissement des immobilisations	**3 192**	3 028
	80 045	75 156
Excedent des (charges sur les produits) produits sur les charges avant les postes suivants	**(4 014)**	870
Encouragement au départ (note 16)	**-**	(512)
Excedent des (charges sur les produits) produits sur les charges avant les frais de transactions et la contribution du Fonds de Capital en fiducie	**(4 014)**	358
Frais de transaction (note 15)	**(114)**	(352)
Contribution du Fonds de capital en fiducie (note 13)	**2 307**	624
Excedent des (charges sur les produits) produits sur les charges pour l'exercice	**(1 821) $**	630 $

ETATS FINANCIERS APPROUVÉS PAR LE CONSEIL

Robert J. Swenor
Directeur

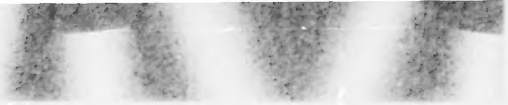
Guy Veronneau
Directeur

(Voir les notes complementaires aux etats financiers.)

BILAN

AU 31 MARS 2001 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2001	2000
Actif à court terme		
Encaisse	**454 $**	2,581 $
Débiteurs (note 6)	**4 183**	4 328
Stocks de fournitures	**2 238**	2 132
Charges payées d'avance	**392**	331
	7 267	**9 372**
Montant dû par le Fonds de capital en fiducie (note 7)	**39 051**	25 966
Immobilisations (note 8)	**13 714**	15 269
Dû du Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie (note 10)	**12 502**	12 469
Actif au titre des prestations constituées (note 9)	**2 696**	-
	75 230 $	**63 076 $**
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 6)	**15 443**	14 619
Avantages sociaux payables aux employés	**1 359**	2 040
Montant dû au Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie (note 10)	**16**	179
Produits reportés	**1 071**	1 045
	17 889	**17 883**
Prestations de cessation d'emploi (note 4(e))	**12 502**	12 469
Montant dû au Receveur général du Canada (note 11)	**1 046**	2 092
Passif au titre des prestations constituées (note 9)	**14 818**	-
	28 366	**14 561**
	46 255	**32 444**
Actif net		
Investi en immobilisations	**13 714**	15 269
Apport garanti du Canada (note 12)	**36 000**	36 000
Contribution au Fonds de capital en fiducie (note 1)	**(24 000)**	(24 000)
Capital d'apport (note 14)	**3 261**	3 363
	28 975	**30 632**
	75 230 $	**63 076 $**



ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE DE L'EXERCICE

TERMINÉ LE 31 MARS 2001 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2001	2000
Rentrées (sorties) nettes de fonds liées aux activités suivantes :		
Activités de fonctionnement		
Excédent des (charges sur les produits) produits sur les charges	**(1 821) $**	630 $
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Amortissement des immobilisations	**3 192**	3 028
(Gain) perte à l'aliénation d'immobilisations	**54**	(694)
Écart pour avantages sociaux futurs	**266**	-
	1 583	2 964
Évolution des éléments hors caisse du fonds de roulement lié au fonctionnement	**8**	(2 039)
Paiements de prestations de cessation d'emploi	**25**	(66)
Diminution du montant dû au Receveur général du Canada	**(1 046)**	(1 047)
	554	(188)
Activités d'investissement		
Augmentation du montant dû par le Fonds de capital en fiducie	**(1 065)**	(5 821)
Augmentation (diminution) du Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie	**33**	73
Acquisitions d'immobilisations	**(1 677)**	(4 113)
Produit de l'aliénation d'immobilisations	**94**	1 149
	(2 681)	(8 712)
Diminution nette de l'encaisse	**2 127**	(8 900)
Encaisse au début	**2 581**	11 481
Encaisse à la fin	**454 $**	2 581 $

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE L'ACTIF NET DE L'EXERCICE

TERMINÉ LE 31 MARS 2001 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	Investi en immobilisations	Apport garanti du Canada	Contribution au Fonds de capital en fiducie	Capital d'apport	Déficit de fonctionnement	2001 Total	2000 Total
Solde transféré au début	15 269 $	36 000 $	(24 000) $	3 363 $	- $	30 632 $	30 002 $
Redressement pour avantages sociaux futurs (note 5)	-	-	-	164	-	164	-
Solde redressé au début	**15 269**	**36 000**	**(24 000)**	**3 527**	**-**	**30 796**	30 002
Excédent des (charges sur les produits) produits sur les charges	-	-	-		(1 821)	(1 821)	630
Investissement net en immobilisations	1 637	-	-	-	(1 637)	-	-
Écart pour avantages sociaux futurs	-	-	-	(266)	266	-	-
Amortissement des immobilisations	(3 192)	-	-	-	3 192	-	-
Solde à la fin	**13 714 $**	**36 000 $**	**(24 000) $**	**3 261 $**	**- $**	**28 975 $**	30 632 $

NOTES COMPLÉMENTAIRES DE L'EXERCICE

TERMINÉ LE 31 MARS 2001 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

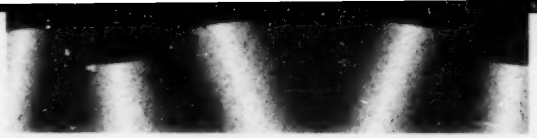
1. Constitution en personne morale

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (la Corporation) a été constituée en personne morale à but non lucratif en vertu de la Partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* le 9 juillet 1998. Conformément à une entente conclue avec Sa Majesté, certains actifs de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL), société d'État, ont été transférés à la Corporation avec prise d'effet le 1er octobre 1998. Ces actifs sont reliés à l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent comprenant une voie navigable en eau profonde entre Montréal et le lac Érié (la Voie maritime). Par suite d'une autre entente conclue avec le ministre des Transports, la Corporation a assumé la responsabilité de la gestion, de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime pour une période de dix ans (renouvelable pour dix années supplémentaires).

Les actifs transférés comprenaient tous les biens mobiliers, les biens incorporels et le fonds de roulement de l'AVMSL. La propriété des immobilisations, des écluses, des ponts, des immeubles et autres agencements a été transférée au gouvernement du Canada à la liquidation de l'AVMSL.

À la liquidation de l'AVMSL, une fiducie a été créée pour capitaliser les droits acquis accumulés à la cessation d'emploi des employés de la Voie maritime qui devaient être transférés à la Corporation, appelée le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie.

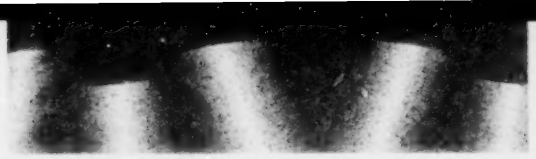
En outre, à la liquidation de l'AVMSL, les fonds excédentaires de la Corporation ont été transférés à une seconde fiducie créée dans le but de financer les déficits futurs découlant de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime. Cette fiducie, le Fonds de capital en fiducie, a été créée le 1er octobre 1998 avec un capital de 29 401 $. L'actif et le



ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE DE L'EXERCICE

TERMINÉ LE 31 MARS 2001 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

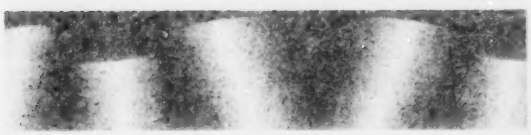
	2001	2000
Rentrées (sorties) nettes de fonds liées aux activités suivantes :		
Activités de fonctionnement		
Excédent des (charges sur les produits) produits sur les charges	(1 821)$	630 $
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Amortissement des immobilisations	3 192	3 028
(Gain) perte à l'aliénation d'immobilisations	(54)	(694)
Écart pour avantages sociaux futurs	266	-
	1 583	2 964
Évolution des éléments hors caisse du fonds de roulement lié au fonctionnement	(8)	(2 039)
Paiements de prestations de cessation d'emploi	25	(66)
Diminution du montant dû au Receveur général du Canada	(1 046)	(1 047)
	554	**(188)**
Activités d'investissement		
Augmentation du montant dû par le Fonds de capital en fiducie	(1 065)	(5 821)
Augmentation (diminution) du Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie	(33)	73
Acquisitions d'immobilisations	(1 677)	(4 113)
Produit de l'aliénation d'immobilisations	94	1 149
	(2 681)	**(8 712)**
Diminution nette de l'encaisse	(2 127)	(8 900)
Encaisse au début	2 581	11 481
Encaisse à la fin	**454 $**	**2 581 $**



ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE L'ACTIF NET DE L'EXERCICE

TERMINÉ LE 31 MARS 2001 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	Investi en immobilisations	Apport garanti du Canada	Contribution au Fonds de capital en fiducie	Capital d'apport	Déficit de fonctionnement	2001 Total	2000 Total
Solde transféré au début	15 269 $	36 000 $	(24 000) $	3 363 $	- $	30 632 $	30 002 $
Redressement pour avantages sociaux futurs (note 5)	-	-	-	164	-	164	-
Solde redressé au début	15 269	36 000	(24 000)	3 527	-	30 796	30 002
Excédent des (charges sur les produits) produits sur les charges	-	-	-	-	(1 821)	(1 821)	630
Investissement net en immobilisations	1 637	-	-	-	(1 637)	-	-
Écart pour avantages sociaux futurs	-	-	-	(266)	266	- -	
Amortissement des immobilisations	(3 192)	-	-	-	3 192	- -	
Solde à la fin	13 714 $	36 000 $	(24 000) $	3 261 $	- $	28 975 $	30 632 $



NOTES COMPLÉMENTAIRES DE L'EXERCICE

TERMINÉ LE 31 MARS 2001 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

1. Constitution en personne morale

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (la Corporation) a été constituée en personne morale à but non lucratif en vertu de la Partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* le 9 juillet 1998. Conformément à une entente conclue avec Sa Majesté, certains actifs de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL), société d'État, ont été transférés à la Corporation avec prise d'effet le 1er octobre 1998. Ces actifs sont reliés à l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent comprenant une voie navigable en eau profonde entre Montréal et le lac Érié (la Voie maritime). Par suite d'une autre entente conclue avec le ministre des Transports, la Corporation a assumé la responsabilité de la gestion, de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime pour une période de dix ans (renouvelable pour dix années supplémentaires).

Les actifs transférés comprenaient tous les biens mobiliers, les biens incorporels et le fonds de roulement de l'AVMSL. La propriété des immobilisations, des écluses, des ponts, des immeubles et autres agencements a été transférée au gouvernement du Canada à la liquidation de l'AVMSL.

À la liquidation de l'AVMSL, une fiducie a été créée pour capitaliser les droits acquis accumulés à la cessation d'emploi des employés de la Voie maritime qui devaient être transférés à la Corporation, appelée le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie.

En outre, à la liquidation de l'AVMSL, les fonds excédentaires de la Corporation ont été transférés à une seconde fiducie créée dans le but de financer les déficits futurs découlant de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime. Cette fiducie, le Fonds de capital en fiducie, a été créée le 1er octobre 1998 avec un capital de 29 401 $. L'actif et le

passif à court terme de l'AVMSL à cette date ont été transférés à la nouvelle corporation en exigeant que le produit net de la réalisation des comptes débiteurs, après acquittement des dettes transférées de l'AVMSL, soit versé trimestriellement au Fonds de capital en fiducie.

Immédiatement après le transfert des actifs de l'AVMSL à la Corporation le 1er octobre 1998 et conformément à une directive du ministre des Transports, la Corporation a transféré 24 000 $ au Fonds de capital en fiducie pour porter les fonds disponibles à 53 401 $ en vue de financer les déficits d'exploitation futurs conformément aux conditions de l'entente de gestion, exploitation et entretien. Les transferts de fonds à la Corporation en vue de couvrir les déficits futurs éventuels seront comptabilisés comme des produits dans l'état des résultats.

La Corporation est le fiduciaire de ces deux fiducies.

La saison de navigation de la Voie maritime est une période d'environ neuf mois qui commence chaque année vers le début d'avril pour se terminer vers la fin de décembre. En conséquence, les produits sont réalisés au cours des neuf premiers mois de l'exercice (qui commence le 1er avril) tandis que la majorité des frais d'entretien et de renouvellement des actifs sont engagés pendant la période de fermeture de la Voie maritime (de janvier à mars).

2. Entente d'exploitation

La Corporation a été mandatée pour gérer, exploiter et entretenir la Voie maritime conformément à une Entente de gestion, exploitation et entretien qui exige que la Corporation soumette au ministre des Transports des plans d'entreprise quinquennaux pendant toute la durée de l'entente. Le plan d'entreprise englobe les produits et les frais d'exploitation prévus ainsi qu'un « Plan de renouvellement des actifs ». La Corporation est autorisée à prélever des péages et à recevoir d'autres produits pour financer l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime, et à recouvrer, auprès du gouvernement du Canada, des fonds supplémentaires pour éliminer au besoin les déficits de fonctionnement, conformément aux conditions de l'entente.

L'entente susmentionnée prévoit également la formation d'un « Comité des actifs », composé de deux représentants de la Corporation et de deux représentants de la Couronne, qui examinera les plans annuels pour les besoins d'immobilisations, d'entretien et de renouvellement des actifs sous administration de la Corporation. Le Comité examinera chaque année le Plan de renouvellement des actifs et déterminera s'il est approprié ou si des changements s'imposent.

3. Compte de réserve de la Corporation

En vertu de l'Entente de gestion, exploitation et entretien, la Corporation est mandatée pour établir un compte de réserve théorique avec un solde initial de NÉANT $. Le compte sera augmenté des sommes recouvrées pour les frais de fonctionnement engagés par la Corporation, au moyen d'un apport du gouvernement, d'une assurance ou d'une indemnité, ainsi que par les écarts favorables dans les frais de fonctionnement et les coûts de renouvellement des actifs entre ceux engagés au cours d'un exercice et les coûts projetés selon le plan d'entreprise. La réserve théorique sera réduite des écarts défavorables dans les coûts réels de fonctionnement et autres ajustements. Elle servira d'indicateur du montant dont les péages futurs peuvent être ajustés, au moment de tenir compte des activités futures de la Voie maritime, telles qu'elles sont contenues dans le plan d'entreprise de la Corporation. La réserve de la corporation en 2001 est de 8 475 $ (2000 - 5 273 $).

4. Sommaire des principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici un sommaire des principales conventions comptables :

a) Revenus

Les revenus de péages et autres frais de service sont constatés à titre de produits au moment où ils sont gagnés.

b) Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures comprennent le matériel et les fournitures utilisés pour l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime. Ils englobent les pièces de rechange qui ont été transférées à la Corporation le 1er octobre 1998. Certaines pièces ont été transférées à une valeur symbolique. Les fournitures sont inscrites au coût moyen.

c) Impôt sur les bénéfices

La Corporation est exemptée de l'impôt sur les bénéfices en vertu de l'alinéa 149(1) l) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

d) Immobilisations

Les immobilisations de la Corporation comprennent les structures temporaires, les biens mobiliers comme les véhicules automobiles, les petits navires utilisés pour l'exploitation de la Voie maritime, l'ameublement et le matériel de bureau, notamment les ordinateurs et les logiciels connexes. De tels actifs sont capitalisés s'ils ont un coût initial égal ou supérieur à 3 000 $ (trois mille dollars).

Les ajouts ultérieurs sont comptabilisés au coût. Le coût des éléments d'actif vendus, mis hors service ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats. L'amortissement est comptabilisé selon la méthode de l'amortissement linéaire, d'après la durée de vie utile estimative des éléments d'actif.La Corporation traite comme des frais d'exploitation tous les coûts d'entretien majeur et de remise en état, ainsi que tout ajout aux immobilisations actuelles de la Voie maritime qui ont été transférées au Canada lors de la liquidation de l'AVMSL (définies comme les « immobilisations gérées existantes »).

e) Prestations de cessation d'emploi

Les employés de la Corporation ont droit à des prestations particulières ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et leurs conditions d'emploi. Ces prestations englobent les congés de maladie et les congés d'ancienneté accumulés qui sont payables à la cessation d'emploi. Habituellement, les prestations correspondent au plus élevé des deux montants suivants : une semaine de salaire (deux semaines pour la première année de service) pour chaque année de service jusqu'à concurrence de 28 semaines ou 75 % du solde des jours de congé de maladie accumulés de l'employé. Les employés ont droit à 15 jours de congé de maladie par an. Le passif relatif aux prestations est comptabilisé au fur et à mesure que les prestations s'accumulent pour les employés.

f) Régime de retraite

Tous les anciens employés de l'AVMSL, qui ont été transférés à la Corporation le 1er octobre 1998, font partie du Régime de pensions de retraite de la fonction publique, administré par le gouvernement du Canada, pour le service allant jusqu'au 31 mars 1999. La Corporation a établi son propre régime de retraite et les employés ont eu l'option de transférer leurs droits à pension au nouveau régime ou de demeurer dans le Régime de pensions de retraite de la fonction publique. Les nouveaux employés, à compter du 1er avril 1999, deviennent membres du Régime de pension de la Corporation.

La Corporation n'est pas tenue de verser des cotisations au titre des insuffisances du compte de pension de retraite de la Fonction publique.

5. Modification de norme comptable

La Corporation a adopté le 1er avril 2000, rétroactivement, les dispositions du chapitre 3461 du manuel de l'Institut canadien des comptables agréés ("ICCA") qui exigent que la Corporation comptabilise ses obligations découlant des régimes d'avantages sociaux des salariés ainsi que les coûts connexes, déduction faite des actifs des régimes tant que les services fondamentaux sont fournis. Le coût des prestations de retraite et des avantages complémentaires de retraite gagnés par les salariés est établi par calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations constituées au prorata des services, et reflète les hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements, la progression des salaires, cessations d'emploi futures, les coûts prévus des soins de santé les taux de mortalité et l'âge de départ à la retraite des membres. Pour les besoins du calcul du taux de rendement prévu des actifs des régimes, ces actifs sont évalués à leur juste valeur. Avant d'adopter cette nouvelle norme, le coût des avantages sociaux futurs postérieurs à l'emploi était comptabilisé selon la comptabilisation au décaissement.

La Corporation a adopté rétroactivement cette nouvelle norme, sans redresser les chiffres comparatifs. Le montant estimé des avantages complémentaires qui ne sont pas des prestations de retraite au 1er avril 2000 était 13 584 $ selon les calculs d'un actuaire indépendant. Le montant estimé des actifs complémentaires transitoires de retraite au 1er avril

2000 était 1 728 $. L'adoption des nouvelles provisions qui produit une obligation d'avantages complémentaires de retraite qui ne sont pas des prestations de retraite au 1er octobre 1998 afférentes aux employés de l'ancienne Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVSML) d'un montant de 12 020 $ est due par le Fonds de capital en fiducie. Le solde d'ouverture du capital d'apport a été redressé de 164 $ pour la différence entre l'obligation nette pour les avantages sociaux futurs au 1er octobre 1998 et au 1er avril 2000, dans le cadre de la modification de norme comptable pour les avantages sociaux futurs.

6. Débiteurs, créditeurs et charges à payer

Ces comptes découlent du cours normal des activités. Ils sont généralement encaissables et payables au cours du mois suivant et ne portent pas intérêt. La valeur comptable de chacun correspond approximativement à sa juste valeur.

7. Montant dû par le Fonds de capital en fiducie

La Corporation a un montant à recevoir du Fonds de capital en fiducie pour assumer les obligations spécifiques de soutien de la Voie maritime comme les déficits de la Corporation et les autres besoins de trésorerie à court terme conformément à l'entente de fiducie.
Les variations du solde dû par le Fonds de capital en fiducie au 31 mars étaient les suivantes :

	2001	2000
Solde au début	**25 966 $**	20 145 $
Obligation d'avantages sociaux future de l'AVSML	**12 020**	-
Règlement d'indemnités d'accidents du travail	**(1 046)**	(1 046)
État de compte net des débiteurs d'ouverture et des créditeurs	**(196)**	6 243
Contribution à payer pour les dépenses d'exploitation	**2 307**	624
Solde net à la fin	**39 051 $**	**25 966 $**

8. Immobilisations

	Taux d'amortissement annuel	2001 Coût	2001 Amortissement cumulé	2001 Valeur comptable nette	2000 Valeur comptable nette
Systèmes de technologie de l'information	20 %	**14 682 $**	**9 174 $**	**5 508 $**	6 893 $
Véhicules	10-20 %	**5 019**	**3 429**	**1 590**	1 761
Flotte	2-20 %	**4 312**	**3 090**	**1 222**	1 367
Machines et matériel de bureau	2-20 %	**4 750**	**3 141**	**1 609**	1 624
Matériel d'infrastructure	2-20 %	**6 423**	**3 435**	**2 988**	3 213
Immobilisations en construction	-	**797**	-	**797**	411
		35 983 $	**22 269 $**	**13 714 $**	**15 269 $**

9. Avantages sociaux futurs

La Corporation a un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés qui offre aussi des avantages complémentaires autres que les avantages de retraite et qui comprennent des assurances complémentaires, l'assurance maladie et l'assurance-vie, pour les employés à la retraite. L'information concernant ce régime de retraite à prestations déterminées et les avantages complémentaires autres que les avantages de retraite, est la suivante :

	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire	Autre régime
Obligation au titre des prestations constituées			
Solde au début de l'exercice	**3 718 $**	**76 $**	**25 973 $**
Coût des services rendus (employeur)	**3 377**	**37**	**950**
Intérêts débiteurs	**453**	**7**	**1 905**
Contributions des membres	**1 472**	-	-
Prestations verses	**(200)**	-	**(1 168)**
Transfert assumé du régime de retraite de la fonction publique	**12 844**	-	-
Perte actuarielle	**858**	**9**	**3 178**
Solde à la fin de l'exercice	**22 522 $**	**128 $**	**30 838 $**
Actif du régime			
Juste valeur au début de l'exercice	**4 496 $**	**- $**	**12 389 $**
Rendement de l'actif du régime	**576**	-	-
Cotisation de la Corporation	**5 172**	-	**1 741**
Transfer du régime de retraite de la fonction publique	**12 844**	-	-
Cotisations des membres	**1 472**	-	-
Prestations verses	**(200)**	-	**(1 168)**
Juste valeur à la fin de l'exercice	**24 360 $**	**- $**	**12 962 $**
Situation de capitalisation - excédent (déficit)	**1 838 $**	**(129) $**	**(17 876) $**
Perte actuarielle nette non amortie	**858**	**9**	**3 178**
Actif (passif) constaté au titre des prestations constituées	**2 696 $**	**(120) $**	**(14 698) $**

Hypothèses actuarielles significatives

Les hypothèses actuarielles significatives retenues par la Corporation pour évaluer ses obligations au titre des prestations constituées sont les suivantes : (Moyenne pondérée des hypothèses au 1er janvier 2001)

	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire	Autre régime
Taux d'actualisation	7,00 %	7,00 %	7,00 %
Taux de rendement prévu de l'actif du régime	6,75 %	6,75 %	0,00 %
Taux de croissance de la réemunération	2,50 %	2,50 %	2,50 %

Aux fins de l'évaluation, un taux tendenciel de croissance annuelle hypothétique du coût des soins de santé a été fixé à 12 % pour 2001. Ce taux devrait diminuer graduellement pour atteindre 5 % en 2007 et demeurer à ce niveau par la suite.

2000 était 1 728 $. L'adoption des nouvelles provisions qui produit une obligation d'avantages complémentaires de retraite [illegible] sont pas des prestations de retraite au 1er octobre 1998 afférentes aux employés de l'ancienne Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVSML) d'un montant de 12 020 $ est due par le Fonds de capital en fiducie. Le solde d'ouverture du capital d'apport a été redressé de 164 $ pour la différence entre l'obligation nette pour les avantages sociaux futurs au 1er octobre 1998 et au 1er avril 2000, dans le cadre de la modification de norme comptable pour les avantages sociaux futurs.

6. Débiteurs, créditeurs et charges à payer

Ces comptes découlent du cours normal des activités. Ils sont généralement encaissables et payables au cours du mois suivant et ne portent pas intérêt. La valeur comptable de chacun correspond approximativement à sa juste valeur.

7. Montant dû par le Fonds de capital en fiducie

La Corporation a un montant à recevoir du Fonds de capital en fiducie pour assumer les obligations spécifiques de soutien de la Voie maritime comme les déficits de la Corporation et les autres besoins de trésorerie à court terme conformément à l'entente de fiducie.
Les variations du solde dû par le Fonds de capital en fiducie au 31 mars étaient les suivantes :

	2001	2000
Solde au début	**25 966 $**	20 145 $
Obligation d'avantages sociaux future de l'AVSML	**12 020**	-
Règlement d'indemnités d'accidents du travail	**(1 046)**	(1 046)
État de compte net des débiteurs d'ouverture et des créditeurs	**(196)**	6 243
Contribution à payer pour les dépenses d'exploitation	**2 307**	624
Solde net à la fin	**39 051 $**	25 966 $

8. Immobilisations

		2001			2000
	Taux d'amortissement annuel	**Coût**	**Amortissement cumulé**	**Valeur comptable nette**	Valeur comptable nette
Systèmes de technologie de l'information	20 %	**14 682 $**	**9 174 $**	**5 508 $**	6 893 $
Véhicules	10-20 %	**5 019**	**3 429**	**1 590**	1 761
Flotte	2-20 %	**4 312**	**3 090**	**1 222**	1 367
Machines et matériel de bureau	2-20 %	**4 750**	**3 141**	**1 609**	1 624
Matériel d'infrastructure	2-20 %	**6 423**	**3 435**	**2 988**	3 213
Immobilisations en construction	-	**797**	-	**797**	411
		35 983 $	**22 269 $**	**13 714 $**	15 269 $

9. Avantages sociaux futurs

La Corporation a un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés qui offre aussi des avantages complémentaires autres que les avantages de retraite et qui comprennent des assurances complémentaires, l'assurance maladie et l'assurance-vie, pour les employés à la retraite. L'information concernant ce régime de retraite à prestations déterminées et les avantages complémentaires autres que les avantages de retraite, est la suivante :

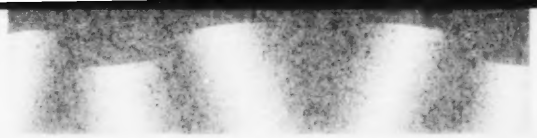
	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire	Autre régime
Obligation au titre des prestations constituées			
Solde au début de l'exercice	3 718 $	76 $	25 973 $
Coût des services rendus (employeur)	3 377	37	950
Intérêts débiteurs	453	7	1 905
Contributions des membres	1 472	-	-
Prestations verses	(200)	-	(1 168)
Transfert assumé du régime de retraite de la fonction publique	12 844	-	-
Perte actuarielle	856	9	3 178
Solde à la fin de l'exercice	22 522 $	129 $	30 838 $
Actif du régime			
Juste valeur au début de l'exercice	4 496 $	- $	12 389 $
Rendement de l'actif du régime	576	-	-
Cotisation de la Corporation	5 172	-	1 741
Transfer du régime de retraite de la fonction publique	12 844	-	-
Cotisations des membres	1 472	-	-
Prestations verses	(200)	-	(1 168)
Juste valeur à la fin de l'exercice	24 360 $	- $	12 962 $
Situation de capitalisation - excédent (déficit)	1 838 $	(129) $	(17 876) $
Perte actuarielle nette non amortie	858	9	3 178
Actif (passif) constaté au titre des prestations constituées	2 696 $	(120) $	(14 698) $

Hypothèses actuarielles significatives

Les hypothèses actuarielles significatives retenues par la Corporation pour évaluer ses obligations au titre des prestations constituées sont les suivantes : (Moyenne pondérée des hypothèses au 1er janvier 2001)

	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire	Autre régime
Taux d'actualisation	7,00 %	7,00 %	7,00 %
Taux de rendement prévu de l'actif du régime	6,75 %	6,75 %	0,00 %
Taux de croissance de la réemunération	2,50 %	2,50 %	2,50 %

Aux fins de l'évaluation, un taux tendenciel de croissance annuelle hypothétique du coût des soins de santé a été fixé à 12 % pour 2001. Ce taux devrait diminuer graduellement pour atteindre 5 % en 2007 et demeurer à ce niveau par la suite.



NOTES COMPLÉMENTAIRES DE L'EXERCICE

TERMINÉ LE 31 MARS 2001 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

Le taux de rendement prévu des autres régimes de retraite est à 0 % car les modalités selon lesquelles le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie a été établi stipule que tout revenu gagné par le Fonds en fiducie soit transféré au Fonds de capital en fiducie.

10. Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie

Ce montant représente les fonds mis de côté pour l'obligation de la Corporation découlant des prestations accumulées de cessation d'emploi des employés qui est représentée par les actifs détenus dans le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie.

11. Montant dû au Receveur général du Canada

Ce solde représente la dette pour l'indemnisation des accidents du travail concernant les anciens employés de l'AVMSL, qui a été prise en charge par la Corporation à la liquidation de l'AVMSL. Les fonds pour acquitter l'obligation ont été transférés au Fonds de capital en fiducie le 1er octobre 1998 et seront décaissés par la Corporation à mesure que les demandes d'indemnisation seront payées par le gouvernement du Canada et remboursées par la Corporation.

12. Apport garanti du Canada

Au transfert de certains actifs de l'AVMSL à la Corporation le 1er octobre 1998, la Corporation a signé une entente de sûreté générale avec le gouvernement du Canada couvrant tous les actifs de la Corporation, attestée par un billet à ordre à terme avec garantie limitée d'une valeur nominale de 36 000 $. Le billet est payable sans intérêt à la première des deux dates suivantes : a) le 31 mars 2018 ou b) à l'expiration, pour une raison quelconque, de l'entente de gestion, exploitation et entretien. Le recours du gouvernement du Canada est limité a) à la garantie telle qu'elle est définie dans l'entente de sûreté générale et b) à la propriété hypothéquée (telle qu'elle est définie dans le contrat d'hypothèque mobilière intervenu entre la Corporation et l'AVMSL), et déduit du prix d'achat (tel qu'il est défini dans le contrat d'option intervenu entre la Corporation et Sa Majesté).

13. Contributions du Fonds de capital en fiducie

La Corporation est autorisée à recevoir une contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer le déficit d'exploitation en vertu de l'entente de gestion, exploitation et entretien. Cette contribution équivaut l'excédent des dépenses sur les revenus, augmenté des acquisitions nettes d'immobilisations au cours de la période et les frais de transaction liés à la commercialisation de la Voie maritime et redressés pour les éléments hors caisse pour la dépense d'amortissement, du coût non amorti des cessions d'immobilisations et de l'écart des avantages sociaux futurs.

		2001	2000
Excédent des dépenses sur les revenus (revenus sur les dépenses)		**4 014 $**	(358) $
Rajouter :	les frais de transaction	**114**	352
	les acquisitions nettes d'immobilisations	**1 677**	4 113
	le produit de la cession d'actifs	**54**	694
Déduire :	les produits de la cession d'immobilisations	**(94)**	(1 149)
	les avantages complémentaires de retraite	**(266)**	-
	l'amortissement	**(3 192)**	(3 028)
Contribution du Fonds de capital en fiducie		**2 307 $**	624 $

Le taux de rendement prévu des autres régimes de retraite est à 0 % car les modalités selon lesquelles le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie a été établi stipule que tout revenu gagné par le Fonds en fiducie soit transféré au Fonds de capital en fiducie.

10. Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie

Ce montant représente les fonds mis de côté pour l'obligation de la Corporation découlant des prestations accumulées de cessation d'emploi des employés qui est représentée par les actifs détenus dans le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie.

11. Montant dû au Receveur général du Canada

Ce solde représente la dette pour l'indemnisation des accidents du travail concernant les anciens employés de l'AVMSL, qui a été prise en charge par la Corporation à la liquidation de l'AVMSL. Les fonds pour acquitter l'obligation ont été transférés au Fonds de capital en fiducie le 1er octobre 1998 et seront décaissés par la Corporation à mesure que les demandes d'indemnisation seront payées par le gouvernement du Canada et remboursées par la Corporation.

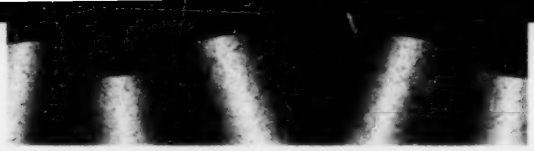
12. Apport garanti du Canada

Au transfert de certains actifs de l'AVMSL à la Corporation le 1er octobre 1998, la Corporation a signé une entente de sûreté générale avec le gouvernement du Canada couvrant tous les actifs de la Corporation, attestée par un billet à ordre à terme avec garantie limitée d'une valeur nominale de 36 000 $. Le billet est payable sans intérêt à la première des deux dates suivantes : a) le 31 mars 2018 ou b) à l'expiration, pour une raison quelconque, de l'entente de gestion, exploitation et entretien. Le recours du gouvernement du Canada est limité a) à la garantie telle qu'elle est définie dans l'entente de sûreté générale et b) à la propriété hypothéquée (telle qu'elle est définie dans le contrat d'hypothèque mobilière intervenu entre la Corporation et l'AVMSL), et déduit du prix d'achat (tel qu'il est défini dans le contrat d'option intervenu entre la Corporation et Sa Majesté).

13. Contributions du Fonds de capital en fiducie

La Corporation est autorisée à recevoir une contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer le déficit d'exploitation en vertu de l'entente de gestion, exploitation et entretien. Cette contribution équivaut l'excédent des dépenses sur les revenus, augmenté des acquisitions nettes d'immobilisations au cours de la période et les frais de transaction liés à la commercialisation de la Voie maritime et redressés pour les éléments hors caisse pour la dépense d'amortissement, du coût non amorti des cessions d'immobilisations et de l'écart des avantages sociaux futurs.

		2001	2000
Excédent des dépenses sur les revenus (revenus sur les dépenses)		4 014 $	(358) $
Rajouter :	les frais de transaction	114	352
	les acquisitions nettes d'immobilisations	1 677	4 113
	le produit de la cession d'actifs	54	694
Déduire:	les produits de la cession d'immobilisations	(94)	(1 149)
	les avantages complémentaires de retraite	(266)	-
	l'amotissement	(3 192)	(3 028)
Contribution du Fonds de capital en fiducie		**2 307 $**	**624 $**



NOTES COMPLÉMENTAIRES DE L'EXERCICE

TERMINÉ LE 31 MARS 2001 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

14. Capital d'apport

Le montant enregistré à titre de capital d'apport découle de la réévaluation des actifs, autres que les immobilisations transférées de l'AVMSL à la Corporation pour un montant de 1 $ le 1er octobre 1998, à leur valeur comptable avant le transfert. Le capital d'apport a été redressé au cours de l'exercice pour tenir compte de l'écart pour avantages sociaux futurs.

15. Frais de transaction

Les frais associés au transfert des actifs et de la responsabilité d'exploitation de la Voie maritime de l'AVMSL à la Corporation, tels qu'ils sont définis dans l'entente de gestion, exploitation et entretien, qui ne sont pas récurrents, ont été imputés séparément aux résultats comme des frais de transaction.

16. Encouragement au départ

Au moment d'assumer la responsabilité de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime, certains postes ont été jugés excédentaires et, en conséquence, la Corporation a poursuivi un programme instauré à l'origine par l'AVMSL pour permettre à certains employés de prendre une retraite anticipée. Les coûts associés à ce programme, qui ne sont pas récurrents, sont imputés séparément aux résultats à titre d'encouragement au départ.

17. Dépenses recouvrables

Dans le cours normal de ses activités, la Corporation fournit des services pour d'autres entités et peut être remboursée pour les frais engagés par rapport aux coûts d'entretien et de main-d'œuvre. Durant l'exercice en cours, le total des frais recouvrés s'élève à 3 380 $ (2000 - 3 716 $) et il a été inscrit en diminution des frais de fonctionnement.

18. Engagements

Au 31 mars 2001, les engagements contractuels liés au capital et autres dépenses se chiffraient à 1 782 $ (2000 - 956 $).

19. Éventualités

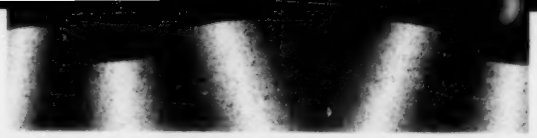
Dans le cours normal de ses activités, la Corporation fait l'objet de litiges pour diverses raisons. Les litiges en souffrance au 31 mars 2001 s'élèvent à 1 380 $ (2000 - 181 $) et ne sont pas inscrites dans les livres. La direction est d'avis que ces poursuites n'entraîneront pas de pertes substantielles pour la Corporation. Les litiges concernant l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime, dont l'AVMSL a fait l'objet avant le 1er octobre 1998, sont la responsabilité de Transports Canada.

20. Rémunérations des administrateurs et des dirigeants

(Voir le tableau à la page suivante.)

21. Chiffres comparatifs

Certain chiffres de l'exercice précédent été reclassés en fonction de la présentation adoptée au cours de l'exercice écoulé.



NOTES COMPLÉMENTAIRES DE L'EXERCICE

TERMINÉ LE 31 MARS 2001 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

20. Rémunérations des administrateurs et des dirigeants

Comme l'exige la *Loi maritime du Canada*, la rémunération obtenue par les administrateurs et les dirigeants, en dollars réels, était la suivante :

a) La rémunération des administrateurs comprend des honoraires fixes et une indemnité journalière basée sur la présence aux réunions du conseil et de ses comités

Nom	Date de *nomination*	*Comité et poste*		*Rémunération en 2000-2001*
Robert J. Swenor	Juillet 1998	Conseil Régie Ressources humaines	Président Membre Membre	26 000 $
Allan J. Donaldson	Juillet 1998	Conseil Vérification	Administrateur Président (jusqu'à novembre 2000)	12 900
Georges H. Robichon	Juillet 1998	Conseil Régie	Administrateur Président	16 800
Adrian D.C. Tew	Juillet 1998 Décembre 1999	Conseil Ressources humaines	Administrateur Membre	19 200
Alan R. Holt	Août 1998	Conseil Ressources humaines	Administrateur Président	20 600
Denise Verreault	Septembre 1998 Novembre 2000	Conseil Régie Vérification Vérification	Administratrice Membre Membre Présidente à partir de novembre 2000)	17 800
John E. F. Misener	Septembre 1998 Décembre 1999	Conseil Vérificateur	Administrateur Membre	17 600
Marc Dulude	Novembre 1998	Conseil Ressources humaines	Administrateur Membre	20 000
Douglas Smith	Décembre 2000	Conseil Vérification	Administrateur Membre	5 600
Rémunération totale des administrateurs pour l'exercice				**156 500 $**

b) Rémunération des administrateurs eu égard à leurs responsabilité comme membres du Comité des actifs :

Nom	*Date de nomination*	*Comité et poste*		*Rémunération en 2000-2001*
Allan J. Donaldson	Septembre 1998		Président	1 800 $
Alan R. Holt	Septembre 1998 Janvier 2001		Membre Preesident	3 800
Douglas Smith	Décembre 2000		Membre	1 600
Robert Swenor	Novembre 2000		Président	1 600
				8 800 $

c) La rémunération des huit (8) dirigeants, incluant leur rémunération comme administrateurs, a atteint 1 133 853 $.

NOTES COMPLÉMENTAIRES DE L'EXERCICE

TERMINÉ LE 31 MARS 2001 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

20. Rémunérations des administrateurs et des dirigeants

Comme l'exige la *Loi maritime du Canada*, la rémunération obtenue par les administrateurs et les dirigeants, en dollars réels, était la suivante :

a) La rémunération des administrateurs comprend des honoraires fixes et une indemnité journalière basée sur la présence aux réunions du conseil et de ses comités.

Nom	Date de *nomination*	*Comité et poste*		*Rémunération en 2000-2001*
Robert J. Swenor	Juillet 1998	Conseil Régie Ressources humaines	Président Membre Membre	**26 000 $**
Allan J. Donaldson	Juillet 1998	Conseil Vérification	Administrateur Président (jusqu'à novembre 2000)	**12 900**
Georges H. Robichon	Juillet 1998	Conseil Régie	Administrateur Président	**16 800**
Adrian D.C. Tew	Juillet 1998 Décembre 1999	Conseil Ressources humaines	Administrateur Membre	**19 200**
Alan R. Holt	Août 1998	Conseil Ressources humaines	Administrateur Président	**20 600**
Denise Verreault	Septembre 1998 Novembre 2000	Conseil Régie Vérification Vérification	Administratrice Membre Membre Présidente à partir de novembre 2000)	**17 800**
John E. F. Misener	Septembre 1998 Décembre 1999	Conseil Vérificateur	Administrateur Membre	**17 600**
Marc Dulude	Novembre 1998	Conseil Ressources humaines	Administrateur Membre	**20 000**
Douglas Smith	Décembre 2000	Conseil Vérification	Administrateur Membre	**5 600**
Rémunération totale des administrateurs pour l'exercice				**156 500 $**

b) Rémunération des administrateurs eu égard à leurs responsabilités comme membres du Comité des actifs

Nom	*Date de nomination*	*Comité et poste*		*Rémunération en 2000-2001*
Allan J. Donaldson	Septembre 1998		Président	**1 800 $**
Alan R. Holt	Septembre 1998 Janvier 2001		Membre Preesident	**3 800**
Douglas Smith	Décembre 2000		Membre	**1 600**
Robert Swenor	Novembre 2000		Président	**1 600**
				8 800 $

c) La rémunération des huit (8) dirigeants, incluant leur rémunération comme administrateurs, a atteint 1 133 853 $.